Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 30 / 07. JULI 2021

Formel 1: Verstappen siegt erneut

War´s das schon für Hamilton?

IndyCar in Mid-Ohio

Newgarden lässt Penske jubeln

Prototypen-Zukunft

Erste Bilder vom Peugeot-Hypercar

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 30



Formel 3 in Spielberg

David Schumacher feiert Premierensieg



Motorrad-Interview: Marc Márquez

MotoGP-Star spricht über seine Leidenszeit



Superbike-WM in Donington

Razgatlioglu neuer WM-Spitzenreiter

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

INDYCAR

GTWC



ERC

Editorial

Die Sportkommissare haben beim GP Österreich viel gestraft, waren dabei aber nicht immer konsequent. Und es fehlten Erklärungen.

Seit einigen Rennen hat man das Gefühl, dass bei den Fahrern Disziplinlosigkeit eingezogen ist. In Baku hat sich FIA-Rennleiter Michael Masi beschwert, dass kaum ein Fahrer doppelt geschwenkte gelbe Flaggen respektiere. Passiert ist außer ein paar mahnenden Worten nichts. Drei Rennen später nahm in der letzten Runde des GP Österreich kaum einer den Fuß vom Gas, als Kimi Räikkönen und Sebastian Vettel sich ins Aus bombten. Acht Fahrer wurden vorgeladen, nur zwei bestraft. Natürlich nur die einfachen Opfer wie Nikita Mazepin und Nicholas Latifi. Die Großen ließ man laufen.

Warum das so ist, erfährt man nicht im Detail. Die einen haben laut Urteilsspruch die nötige Vorsicht walten lassen, die anderen nicht. Warum aber gab es dann einen Anfangsverdacht gegen alle? Und wo genau liegt die Grenze, wie schnell ich an einem Unfallort vorbeifahren darf? Wer will, dass man Strafen versteht, muss Transparenz zeigen. Sonst entsteht der Verdacht, dass man aus Angst vor dem großen Skandal nur einige exemplarisch hingehängt hat.

Das Gleiche trifft auf Sebastian Vettels Vergehen in der Qualifikation zu. Die Strafe für Vettel geht natürlich in Ordnung. Er stand Fernando Alonso im Weg, und da muss er auch den Kopf hinhalten, egal welche Umstände ihn dorthin getrieben haben. Aber die Sportkommissare müssen eben auch die Umstände mit der gleichen Härte bewerten wie das Vergehen, das daraus entstanden ist. Vettel wurde durch zehn Kollegen in die missliche Situation gebracht, weil er sich als Einziger an Michael Masis Ansage gehalten hat, nicht vor den beiden letzten Kurven zu verlangsamen, um Platz zum Vordermann zu schaffen. Er hat es wie befohlen schon vorher gemacht. Die Kollegen, die ihn überholten, verursachten dann – angeführt von Carlos Sainz und Valtteri Bottas – den Stau, an dessen Ende Vettel in die Spur von Alonso geriet.

Sainz und Bottas wurden freigesprochen. Mit dem Argument, dass man ihnen keine Hauptschuld zuweisen könne. Was soll das denn? Alle, die da überholt haben, haben Herrn Masis Anweisungen missachtet. Wenn das okay, ist muss er sie auch nicht in die Event Notes schreiben. Es hieß, man habe Angst gehabt, zu viele Fahrer zurückzusetzen. Und was hätte man bei zehn untergewichtigen Autos gemacht? Auch nichts? Hier hätte man mal ein Zeichen setzen können, gegen die unsinnige Praxis der Teams, bis zur allerletzten Minute auf die schnelle Trainingsrunde zu warten.

Die Strafen für Lando Norris und Sergio Pérez für das Abdrängen ins Kiesbett gehen für mich in Ordnung. Man muss dem Gegner, der auf gleicher Höhe oder leicht vorne ist, außen genug Platz lassen. Das war nicht der Fall. Der Schaden für die Opfer war groß. Wenn das straffrei ausgeht, wird keiner mehr außen überholen. Was schade wäre. Das sind die Manöver, an die man sich später erinnert.

Michael Schmidt
Redakteur

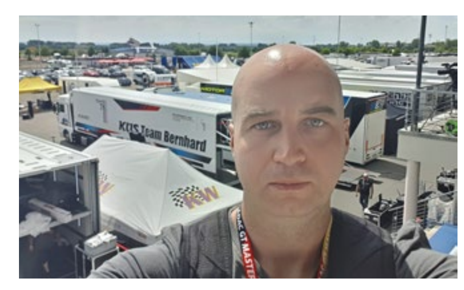


DESMET





AUDIENZ BEIM PRÄSIDENTEN
Das ist seit zwei Monaten wieder möglich. Das unerwartete Treffen im Fahrerlager. MSa-Reporter Michael Schmidt wird von FIA-Präsident Jean Todt in die Einzelheiten des bevorstehenden Motorengipfels in Spielberg eingeweiht.



EIN BISSCHEN NORMALITÄT
Bei der Premiere des neuen ADAC Racing Weekend Ende Juni in Oschersleben war ein bisschen Normalität zu spüren. Die Maskenpflicht fiel fast komplett weg. Mit Abstand konnte Redakteur Michael Bräutigam vor Ort zudem mit vielen Aktiven reden.



ALIVE AND KICKING
Krise im Breitensport? Weit gefehlt! Bei bestem Wetter (zu erkennen an der hochroten Stirn von MSa-Reporter Philipp Körner) lieferte das traditionell große RCN-Feld reichlich Action auf der Nordschleife. Mehr dazu demnächst in sport auto!

Verstappen-Sieg

Red Bull hat auch das zweite Rennen in Spielberg dominiert. Mercedes sah sich zwar näher dran, blieb aber wieder ohne Chance. McLaren erstarkte. Selbst eine Strafe kostete Lando Norris nicht das Podest.

Von: **Andreas Haupt**

Ist Red Bull in der WM noch aufzuhalten?

Red Bull war erneut Chef im eigenen Haus. Die 4,318 Kilometer lange Piste mit ihren langen Geraden und zehn Kurven schmeckt dem RB16B einfach. „Wir haben den schnellsten Fahrer, das beste Auto und den besten Motor. Wir waren in allen Rennen siegfähig in dieser Saison", jubelte Sportchef Helmut Marko.

Das Rennen bestimmte Verstappen zu jedem Zeitpunkt. Nie trat er die Spitze ab. Der Kommandostand schwitzte nur für einen Moment. Aufmerksame Ingenieure erkannten auf dem harten Reifensatz eine Wunde rechts hinten. „Der Schnitt war nicht bedrohlich. Wir hatten zum Glück die Möglichkeit, Max zum zweiten Reifenwechsel zu holen, weil der Vorsprung auf Bottas so groß war", berichtete Marko. Red Bull wollte unter allen Umständen eine Wiederholung von Baku vermeiden. Damals war Verstappen in Führung liegend der Reifen geplatzt.

Der WM-Führende strahlte. „Das Auto fuhr wie auf Schienen durch die Kurven." Red Bull war so schnell, dass man es sich sogar erlauben konnte, Verstappen anzuweisen, die Randsteine nicht so hart zu nehmen. Auch regelte der Pilot früh im Rennen die Motorleistung runter. Nach fünf Siegen in Folge – vier mit Verstappen – ist Red Bulls Selbstvertrauen riesig. Mit einer Reihe von Upgrades, die Frontflügel, Unterboden und Leitbleche betreffen, und einem gestärkten Motor hat man Mercedes zuletzt ausgestochen. Jetzt will das Team die Moral des Erzrivalen mit einem weiteren Erfolg in zwei Wochen komplett brechen. Silverstone wird das Rennen der Wahrheit für Mercedes. Die Highspeed-Strecke ist seit sieben Jahren Hoheitsgebiet der Silberpfeile.

Mercedes wird ein kleines Upgrade nachschieben. Red Bull lässt sich diesbezüglich nicht in die Karten schauen. Toto Wolff richtet seine erfolgsverwöhnte Mannschaft auf. „Alles spricht in der WM derzeit gegen uns. Wir müssen uns überall verbessern und weniger Fehler machen. Aber es sind noch 14 Rennen. Ein Ausfall von Max, und wir sind wieder im Spiel. Die Mentalität stimmt. Und ich bin überzeugt, dass man nicht nur durch neue Teile, sondern auch über die Einstellung Performance gewinnt."

Wie stark war Hamiltons Auto angeschlagen?

Der Mercedes-Teamchef ist überzeugt: „Ohne den Zeitverlust hinter dem McLaren hätten wir gegen Verstappen kämpfen können. Ich will nicht sagen, dass wir ihn geschlagen hätten. Aber wir waren diesen Sonntag mit der Rennpace viel besser aufgestellt als vor einer Woche."

Lewis Hamilton versauerte zu Beginn 20 Runden hinter Norris. Der McLaren war zwar schnell, hielt den Mercedes jedoch sichtbar auf. Als der Weltmeister endlich einen Weg vorbei fand, war der Verstappen-Zug schon um 9,3 Sekunden enteilt. Immerhin schien der Titelverteidiger einem sicheren zweiten Platz entgegenzusteuern. Das hätte ihm sechs Punkte mehr gebracht, als er am Ende einsammelte.

In Runde 29, kurz vor dem ersten Reifenwechsel, beschädigte Hamilton sein Auto auf dem Randstein der Zielkurve. Es splitterte am Unterboden rund um das linke Hinterrad. „Lewis hat nichts falsch gemacht. Wir müssen uns das anschauen. Unter der Last hat ein Teil nachgegeben", berichtete Wolff. Der Österreicher schätzte den Verlust auf 30 Abtriebspunkte. Das entspricht rund einer halben Sekunde in Spielberg. Hamilton rutschte vor allem in schnellen Kurven mit dem Heck. Er überstrapazierte deshalb die Reifen und zwang Mercedes in eine Stallregie zugunsten von Valtteri Bottas.



Während es im Verfolgerfeld drunter und drüber ging, erlebte Verstappen an der Spitze einen ruhigen Nachmittag – sehr zur Freude der Oranje-Fans

XPB

Im Gegensatz zur Vorwoche konnte Lando Norris das Tempo der Mercedes mitgehen. Der Lohn war das dritte Podium der Saison für den jungen Briten

bei Strafen-Fest



RED BULL

XPB

Erst wurde Pérez von Norris ins Kiesbett geschoben. Später drängte Pérez den Ferrari von Leclerc zwei Mal ab. Es setzte jeweils Fünf-Sekunden-Strafen

Warum war McLaren so schnell?

McLaren war schon am ersten Spielberg-Wochenende gut aufgelegt, forderte die Topteams in der Qualifikation, sah aber im Renntrimm kein Land gegen sie. Das war dieses Mal anders. Die bessere Performance ist auf eine Reihe von Faktoren zurückzuführen: Feintuning am Setup, ein kleines Update für den Unterboden, gleiche Reifenstrategie wie die Topteams und die kühleren Temperaturen am Renntag. Generell fühlt sich der MCL35M damit wohler. „Das Auto war leichter zu fahren“, sagte Norris.

Teamchef Andreas Seidl führt aus. „Wir waren über die ganze Runde besser als in der Vorwoche. Vor allem haben wir uns in den Highspeed-Kurven gesteigert.“ Das sind in Spielberg die Kurven sechs bis zehn.

War die Strafe gegen Norris gerecht?

Das starke Rennen hatte einen Makel. Norris fühlte sich um den zweiten Platz gebracht, den er in der 30. Runde an Bottas in der Box verlor. Die McLaren-Mechaniker mussten fünf Sekunden warten, bis sie die Reifen wechseln durften, weil ihr Pilot von den Schiedsrichtern mit einer Zeitstrafe belegt worden war. Auf der Strecke hätte ihn Bottas mit identischen Reifen wohl nicht überholt. Dafür war der Finne nicht schnell genug.

Die Aufpasser kreideten Norris an, in der vierten Runde nach dem Restart Sergio Pérez neben die Strecke gedrückt zu haben. Der Zweikampf ereignete sich am Ausgang der vierten Kurve. „Selbst schuld“, befand der 21-Jährige. „Ich habe ihn nicht berührt. Das war normales Racing. Sergio müsste wissen, dass es da bergab geht und ihm auf der Außenseite irgendwann der Platz ausgeht. Das ist die Natur dieser Kurve. Irgendwann landet man im Kiesbett. Er hat das Überholmanöver nicht richtig durchgezogen.“ Pérez entgegnet: „Ich hatte das Gefühl, vorne zu sein, und er hat mir einfach nicht genug Luft gelassen.“

Die Stewards urteilten, dass Norris seinem Nebenmann eine Wagenbreite hätte einräumen müssen. Der Drittplatzierte sah sich im Recht. „Wo war der Unterschied zu Max und Lewis in Imola?“ Dort hatte Verstappen seinen Rivalen am Start mit harten Bandagen von der Ideallinie geschubst. „In der ersten Runde sind die Stewards seit ein paar Jahren nachsichtiger in der Beurteilung“, meint Rennleiter Michael Masi. „Außerdem sind das zwei verschiedene Vorfälle. Die Stewards müssen auch die Streckencharakteristik beachten. Hier gibt es Kies, was viel mehr schadet als eine asphaltierte Auslaufzone.“

Der Rahmen war abgesteckt. Pérez selbst kam auch nicht ungeschoren davon. Er verteidigte sich in den Runden 40 und 46 hart gegen Charles Leclerc und schickte den Ferrari von der Bahn. Beim ersten Mal war der Fall klar. Der Monegasse hatte am Scheitelpunkt der vierten Kurve die Nase leicht vorn. Pérez gestand: „Wir fuhren in verwirbelter Luft, mit heißen Reifen und heißen Bremsen. Normalerweise verhalte ich mich nicht so gegen einen anderen Fahrer.“ Das zweite Aufeinandertreffen ereignete sich in Kurve 6. Wieder setzte Leclerc auf der Außenbahn an. Wieder geriet er in den Kies. „Das ging vielleicht eher in Richtung Rennunfall“, urteilte Ferrari-Teamchef Mattia Binotto. Marko meinte: „Weder für Norris noch für Sergio hätte es den Eingriff gebraucht.“

Warum kollidierten Räikkönen und Vettel?

Kimi Räikkönen nahm seinen Kumpel Sebastian Vettel im Finale aus dem Rennen. Der Finne konnte oder wollte nicht so recht erklären, wieso sein rechtes Vorderrad mit dem linken Hinterreifen des Aston Martin verhakte. Dabei war die Sachlage klar. Der Iceman muss ihn gesehen haben und hätte in Kurve 5 einfach weiter links fahren müssen.

Vettel schützte seinen Kumpel und sprach von einem Missverständnis. Doch die Stewards sahen in Räikkönen den eindeutigen Übeltäter und addierten 20 Sekunden auf seine Rennzeit – eine von zehn Strafen. ■

GP STEIERMARK: 9. VON 23 LÄUFEN, 04. JULI 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,318 km**
Runden:	**71**
Distanz:	**306,452 km**
Zuschauer:	**62 000**
Wetter:	**26 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**323,1 km/h (Räikkönen)**
Topspeed Rennen:	**332,6 km/h (Leclerc)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**78 % (780 m = 10,0 s)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**246 m**
Führungswechsel:	**0**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.03,720 min	33
2	Lando Norris, GB[1] McLaren-Mercedes, 1.03,768 min	4
3	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.03,990 min	11
4	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.04,014 min	44
5	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.04,049 min	77
6	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.04,107 min	10
7	Yuki Tsunoda, JAP AlphaTauri-Honda 1.04,273 min	22
8	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.04,591 min	63
9	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.04,618 min	18
10	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.04,559 min	55
11	Sebastian Vettel, D[1] Aston Martin-Mercedes, 1.04,570 min	5
12	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.04,600 min	16
13	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.04,719 min	3
14	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.04,856 min	14
15	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.05,083 min	99
16	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.05,009 min	7
17	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.05,051 min	31
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.05,195 min	9
19	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.05,427 min	47
20	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.05,951 min	9

Startnummer
1) Drei Plätze zurück wegen Behinderung von Alonso

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	71/71[2]	1:23.54,543 h = 219,131 km/h	m/h/h	2 (42,326 s)	1.06,200 min
2.	Bottas	71	+ 17,973 s	m/h	1 (21,071 s)	1.08,374 min
3.	Norris	71	+ 20,019 s	m/h+5	1 (26,474 s)	1.08,471 min
4.	Hamilton	71	+ 46,452 s	m/h/h	2 (42,426 s)	1.08,126 min
5.	Sainz	71	+ 57,144 s	h/m	1 (21,431 s)	1.07,762 min
6.	Pérez[4]	71	+ 57,915 s	m/h	1 (21,735 s)	1.08,192 min
7.	Ricciardo	71	+ 1.00,395 min	m/h	1 (21,151 s)	1.08,820 min
8.	Leclerc	71	+ 1.01,195 min	m/h	1 (21,143 s)	1.08,698 min
9.	Gasly	71	+ 1.01,844 min	s/h/h	2 (43,414 s)	1.08,146 min
10.	Alonso	70		m/h	1 (22,663 s)	1.08,405 min
11.	Russell	70		m/h	1 (21,606 s)	1.08,900 min
12.	Tsunoda[4]	70		s/h/h+5	2 (20,356 s)	1.08,455 min
13.	Stroll[4]	70		s/h/h	2 (42,863 s)	1.08,659 min
14.	Giovinazzi[4]	70		m/h/h	2 (27,122 s)	1.09,042 min
15.	Räikkönen[6]	70	Unfall (P 13)	h/m	1 (21,896 s)	1.08,874 min
16.	Latifi[5]	70		m/h	1 (21,152 s)	1.08,520 min
17.	Vettel	70	Unfall (P 12)	s/h/h	2 (41,927 s)	1.08,420 min
18.	Schumacher	69		m/h	1 (21,798 s)	1.09,394 min
19.	Mazepin[5]	69		m/h/h	2 (45,182 s)	1.09,757 min
20.	Ocon	0	Unfall (P 19)	m		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	5*	182 Punkte
2.	Hamilton	3	150 Punkte
3.	Pérez	1	104 Punkte
4.	Norris		101 Punkte
5.	Bottas		92 Punkte
6.	Leclerc		62 Punkte
7.	Sainz		60 Punkte
8.	Ricciardo		40 Punkte
9.	Gasly		39 Punkte
10.	Vettel		30 Punkte
11.	Alonso		20 Punkte
12.	Stroll		14 Punkte
13.	Ocon		12 Punkte
14.	Tsunoda		9 Punkte
15.	Räikkönen		1 Punkt
16.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	6 : 3
Verstappen – Pérez	8 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 6
Vettel – Stroll	5 : 4
Alonso – Ocon	5 : 4
Leclerc – Sainz	6 : 3
Gasly – Tsunoda	9 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	2 : 7
Schumacher – Mazepin	8 : 1
Russell – Latifi	9 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Red Bull-Honda	6*	286 Punkte
2. Mercedes	3	242 Punkte
3. McLaren-Mercedes		141 Punkte
4. Ferrari		122 Punkte
5. AlphaTauri-Honda		48 Punkte
6. Aston Martin-Mercedes		44 Punkte
7. Alpine-Renault		32 Punkte
8. Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:05.143 min	37
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,266 s	33
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,288 s	33
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,302 s	31
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,331 s	35
6.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,443 s	28
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,566 s	32
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,583 s	31
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,583 s	36
10.	Lando Norris	McLaren	+ 0,737 s	28
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,837 s	30
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,038 s	31
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,060 s	30
14.	Guanyu Zhou	Alpine	+ 1,271 s	29
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,301 s	28
16.	Callum Ilott	Alfa Romeo	+ 1,421 s	23
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,440 s	29
18.	Roy Nissany	Williams	+ 1,540 s	34
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,835 s	36
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,173 s	30

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1:04.523 min	31
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,189 s	34
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,217 s	35
4.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,616 s	33
5.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,745 s	37
6.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,833 s	37
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,856 s	38
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,870 s	34
9.	Lando Norris	McLaren	+ 0,943 s	34
10.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,988 s	32
11.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,993 s	39
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,004 s	36
13.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,097 s	37
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,101 s	33
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,175 s	32
16.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,185 s	33
17.	George Russell	Williams	+ 1,296 s	36
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,388 s	35
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,491 s	38
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 1,650 s	35

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:04.591 min	15
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,538 s	22
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,686 s	20
4.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,689 s	27
5.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,754 s	27
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,756 s	29
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,805 s	20
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,843 s	23
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,893 s	35
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,951 s	22
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,955 s	19
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,970 s	23
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,083 s	22
14.	George Russell	Williams	+ 1,103 s	23
15.	Lando Norris	McLaren	+ 1,109 s	23
16.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,134 s	21
17.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,156 s	31
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,487 s	26
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,514 s	17
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 1,698 s	28

STATISTIK DES WOCHENENDES



Hattrick für Max Verstappen: Der Niederländer ist der erste Fahrer seit Ayrton Senna, der mit einem Honda-Motor drei Rennen in Serie gewinnt. Dem Brasilianer gelang das 1991. Damals raste die Legende im McLaren-Honda sogar in den ersten vier Saisonrennen zum Erfolg. Red Bull und Honda haben einen Lauf. Das Paket ist zum schnellsten im Feld gereift. Für Verstappen war es ein rundum gelungenes Wochenende. Er feierte seinen 15. Sieg in der Königsklasse und kletterte zum 50. Mal auf das Podest. Zum ersten Mal überhaupt in seiner Laufbahn erzielte er an einem Rennwochenende den so-genannten Grand Slam: Pole-Position, Sieg, schnellste Rennrunde und sämtliche Führungskilometer. Er stockte sein Konto in diesem Jahr auf 403 Führungsrunden auf. Lewis Hamilton kommt hier lediglich auf 122.

ZITAT DES RENNENS

„Ich war schon an Kimi vorbei, als ich links hin-ten einen Schlag spür-te. Wahrscheinlich hat mich Kimi einfach nicht gesehen. Leider hatten wir im Rennen nicht den nötigen Speed für WM-Punkte.

Sebastian Vettel



WILHELM

Verstappen feierte bereits den vierten Sieg in Spielberg – keiner hat mehr

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,44
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

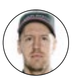

08/10 Ø 7,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 9,44
Max Verstappen
Red Bull Racing


04/10 Ø 7,22
Sergio Pérez
Red Bull Racing


09/10 Ø 8,56
Lando Norris
McLaren

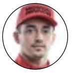

07/10 Ø 6,33
Daniel Ricciardo
McLaren

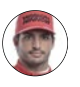

06/10 Ø 6,67
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,78
Lance Stroll
Aston Martin


09/10 Ø 7,44
Fernando Alonso
Alpine F1


03/10 Ø 6,33
Esteban Ocon
Alpine F1


07/10 Ø 8,11
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,44
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,89
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


05/10 Ø 5,56
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


02/10 Ø 5,56
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing

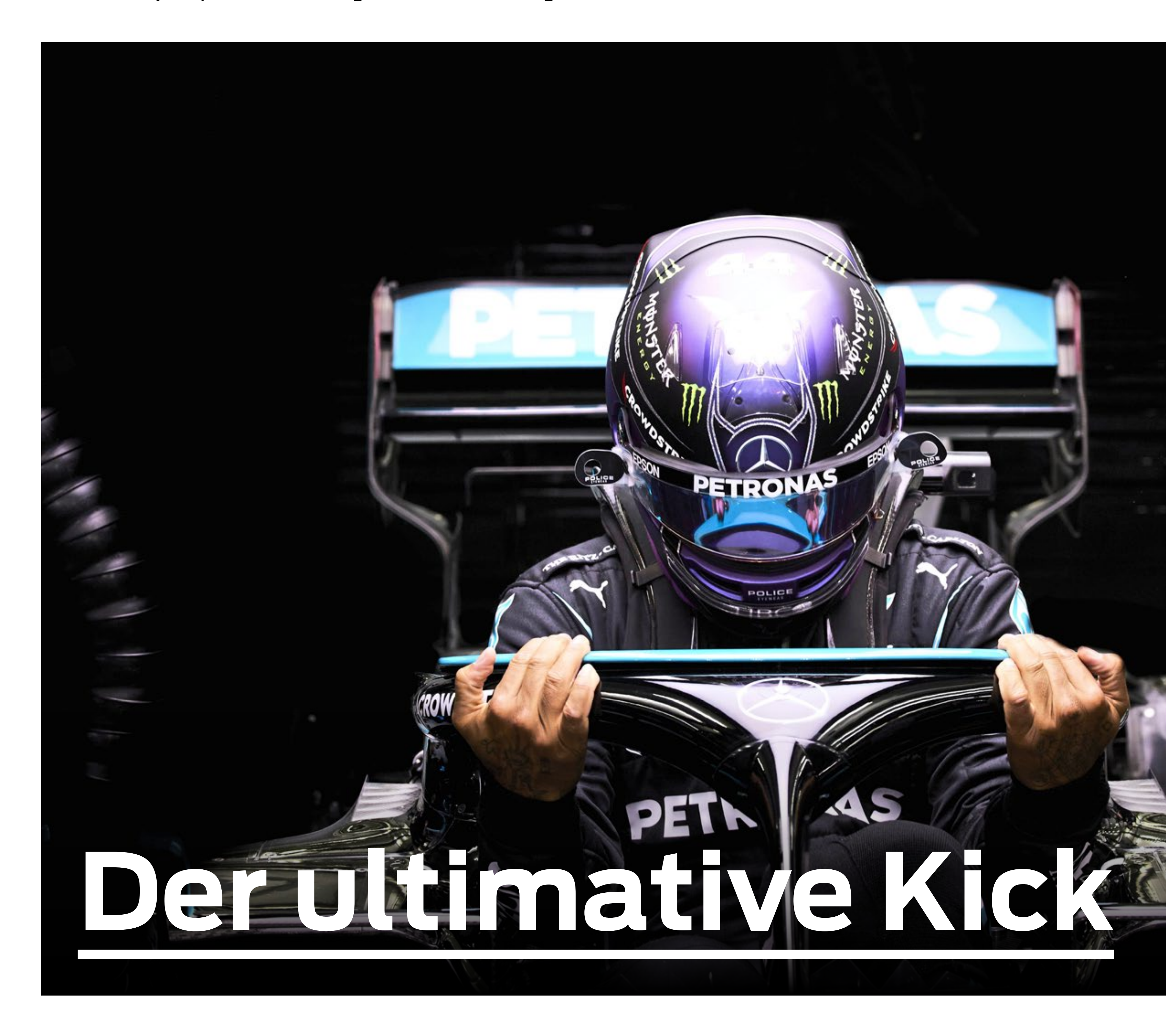

05/10 Ø 6,22
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,67
Mick Schumacher
Haas F1 Team


05/10 Ø 4,89
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


09/10 Ø 7,67
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,44
Nicholas Latifi
Williams



Der ultimative Kick

Lewis Hamilton bleibt noch zwei Jahre in der Formel 1. Seine Vertragsverlängerung mit Mercedes ist so etwas wie der ultimative Kick für den Rekordsieger. Mit komplett neuen Autos gegen die jüngere Generation.

Von: **Michael Schmidt**

Die Königsfigur ist gesetzt. Lewis Hamilton bleibt der Formel 1 erhalten. Der erfolgreichste Fahrer aller Zeiten verlängerte seinen Vertrag bei Mercedes bis einschließlich 2023. Zu einem erstaunlich frühen Zeitpunkt, einen Tag vor dem neunten Saisonrennen. Den Vertrag für die aktuelle Saison hatte der 36-jährige Engländer erst am 8. Februar unterzeichnet. Nach langem Poker um das Gehalt, die Vertragsdauer und Nebengeräusche wie die Forderung, dass Mercedes Projekte für mehr Vielfalt und Gleichberechtigung von Minderheiten unterstützt.

Eigentlich hätte schon Ende 2020 über einen Zweijahreskontrakt verhandelt werden sollen, doch das späte Saisonende und die Corona-Erkrankungen von Hamilton und Toto Wolff schoben die Gespräche immer weiter nach hinten, sodass man sich aus Zeitmangel zuerst nur auf die Saison 2021 konzentrierte. „Jetzt haben wir einfach alle wichtigen Punkte des ursprünglichen Zweijahresvertrages übernommen und angepasst“, erklärte Wolff. Wie viel Hamilton in den nächsten zwei Jahren verdient, ist Spekulation. Sicher mehr, als er im Frühjahr aushandeln konnte, als noch keiner absehen konnte, wohin die Reise in der Coronakrise geht. Mit der Stiftung für soziale Projekte hat man ein gutes Instrument geschaffen, das offizielle Gehalt etwas zu kaschieren.

> „Der 2021er-Vertrag sollte über zwei Jahre gehen, aber ich wollte nur eines. Ich wusste im Frühjahr noch nicht, ob ich aufhören soll oder nicht.“
>
> Lewis Hamilton

Hamilton musste nicht lange zum Bleiben überredet werden. Zum ersten Mal seit 2016 muss



MERCEDES

Hamilton setzt sich noch mindestens bis 2023 in den Mercedes, der ab nächster Saison übrigens wieder in Silber lackiert werden soll

er wieder um den Titel kämpfen. Zum ersten Mal seit Beginn der Hybrid-Ära gegen einen Fahrer aus einem anderen Team. Wie hatte Fernando Alonso spöttisch gesagt: „Bis jetzt fuhr Hamilton nur gegen Hamilton und ein bisschen gegen Bottas."

Der Spaß am Kampf

Das Duell gegen Max Verstappen hat für den Weltmeister seinen besonderen Reiz. Weil er gegen den Mann fährt, den die Fachwelt für seinen Nachfolger hält. Weil er alles aufbieten muss, was er hat. Sein Talent, seine Erfahrung, sein Reifenmanagement, sein Feedback für die Ingenieure, seine Abgeklärtheit. Erst jetzt sieht die Welt, wie gut dieser Hamilton wirklich ist. Das ist die Art Herausforderung, die Hamilton in den letzten Jahren abgegangen ist. Und die Antwort auf all die Kritiker, die glauben, in einem Mercedes würden sich die Rennen von alleine gewinnen lassen. Hamilton bestätigt: „Dieser Kampf zwingt mich, noch mehr aus mir und dem Team herauszuholen. Er hat meinen Spaß am Rennfahren wiederbelebt."

Und die Herausforderungen in den nächsten beiden Jahren werden nicht kleiner, sondern größer. 2022 fährt die Formel 1 mit Autos, die nichts mit dem zu tun haben, was diese Fahrergeneration jemals erlebt hat. Man muss schon 40 Jahre zurückgehen, um etwas Vergleichbares zu erleben. Das Ground-Effect-Prinzip wird einen völlig neuen Fahrstil verlangen, viel Arbeit mit den Ingenieuren, und es verspricht mehr und intensivere Zweikämpfe auf der Rennstrecke. „Wir gehen in eine aufregende neue Ära, und ich kann es gar nicht erwarten, zusammen mit diesem Team, in dem ich nun schon neun Jahre bin, die Aufgabe anzugehen", sagt Hamilton. Toto Wolff bestätigt: „Die Situation hat den Kampfgeist in Lewis geweckt."

Max Verstappen wird in den nächsten Jahren nicht der einzige Gegner sein, der an Hamiltons Türe klopft. Auch Charles Leclerc, Carlos Sainz, Lando Norris, Pierre Gasly und George Russell wollen das Denkmal vom Sockel stürzen. Hamilton ist wild entschlossen, den jungen Wilden zu zeigen, dass er immer noch der Meister aller Klassen ist. Wenn es mit dem achten WM-Titel in diesem Jahr nichts wird, hat er zwei Jahre Zeit, das nachzuholen.

Die Entscheidung über den zweiten Fahrer bei Mercedes fällt offiziell in der Sommerpause. „Wir wollen noch ein paar Rennen abwarten, um mehr Klarheit zu bekommen", bittet Wolff um Geduld. Valtteri Bottas müsste schon einige Rennen am Stück gewinnen, um noch eine Chance zu haben. George Russell ist so gut wie gesetzt. Womit das Gerede beendet sein dürfte, dass sich der Champion den Mann an seiner Seite selbst aussucht. Hamilton macht zwar fleißig Werbung für den Teamplayer Bottas, doch Mercedes hat seinem Chefpiloten klargemacht, dass sie ein Talent wie Russell nicht an die Konkurrenz abgeben können. Auf den 23-jährigen Briten zu verzichten, wäre grobe Fahrlässigkeit. „Lewis ist viel zu stolz, als den Eindruck zu erwecken, er hätte Angst vor George", heißt es im Team.

Hamilton ist für Mercedes unbezahlbar. Auf und neben der Rennstrecke. Der Paradiesvogel mit den schrägen Klamotten und den Rastalocken spricht eine Klientel an, die normalerweise nicht Mercedes fährt. Mit 22,8 Millionen Instagram-Followern ist er eine mediale Macht. Und im Team der beste Motivator. „Lewis ist der Erste, der eigene Fehler zugibt, und der Erste, der das Team nach Fehlern wieder aufrichtet", lobt Wolff.

Mit Hamiltons Treueschwur für Mercedes ist Max Verstappen endgültig bei Red Bull festgenagelt, Charles Leclerc bei Ferrari und Lando Norris bei McLaren. In Zeiten von technischen Veränderungen suchen die Teams bei den Fahrern Verlässlichkeit. Hamiltons Vertrauensbeweis zeigt jedem im Team, dass auch in Zukunft alles dafür getan wird, die Erfolgsserie fortzusetzen. ■



MERCEDES

Schnelle Nummer: Lange musste nicht über den Vertrag verhandelt werden



WILHELM

Schriller Auftritt: Mercedes bekommt durch Hamilton ein cooles Image



MERCEDES

Stabiles Team: Wolff und Hamilton haben noch bis 2023 gemeinsam Spaß

AUS DEM FAHRERLAGER

GASLY IN MAILAND

Kinderfrage an Pierre Gasly: „Was war das Teuerste, das du je gekauft hast, seit du Formel-1-Fahrer bist?" Der Alpha Tauri-Pilot verrät: „Ich habe mir ein Appartement in Mailand gekauft. Und ich glaube, es war eine gute Geldanlage."

ZU VIEL BLAU FÜR MAZEPIN

Nikita Mazepin mag die Farbe Blau nicht mehr: „Eigentlich ist es meine Lieblingsfarbe. Aber leider sehe ich im Rennen zu viele blaue Flaggen. Mein Rekord liegt bei 35. Die zerstören dir das ganze Rennen. Wenn die schnellen Fahrer überrunden, musst du vom Gas und machst dir deine Reifen kaputt."

BURNOUT-VERBOT FÜR MAX

Max Verstappen hat seinen Sieg beim GP Steiermark mit einem Burnout auf der Ziellinie gefeiert und dafür seinen Red Bull fast zum Stillstand gebracht. FIA-Rennleiter Michael Masi verwarnte den Holländer und drohte bei Wiederholung mit Strafen. 2015 ereignete sich in Spielberg ein schwerer Unfall in der Formel Renault, als Nicholas Latifi nach der Zieldurchfahrt in das Auto von Roberto Merhi rauschte und sich dabei überschlug. Ausgerechnet Latifi war der erste Fahrer, der Verstappen über die Ziellinie folgte: „Max war innen an der Boxenmauer. Ich habe geschaut, dass ich so weit wie möglich außen bleibe."

NEU IM 200ER-CLUB

Sergio Pérez feierte in Spielberg seinen 200. GP-Start: „Die



RED BULL

Pérez: Lederhosen zum Jubiläum

ersten 100 fühlten sich schon viel an. 200 ist eine Zahl, die ich mir nie hätte vorstellen können. Weitere 200 kann ich nicht garantieren, aber 100 mehr könnten es schon werden." Die Formel-1-Karriere, die 2011 begann, kommt dem 31-jährigen Mexikaner vor wie eine Achterbahn: „Es ist eine Geschichte von nie aufgeben und die Chancen nutzen, die mir geboten wurden."

ALONSOS ABERGLAUBE

Fernando Alonso war wie Lewis Hamilton nie ein Freund davon, vor dem GP-Wochenende die Strecke abzulaufen. Seit diesem Jahr tut er es: „Ich habe in Portimão angefangen, weil die Strecke neu für mich war. Prompt haben wir Punkte geholt. In Barcelona und Monte Carlo habe ich darauf verzichtet und bin leer ausgegangen. Also bin ich in Baku wieder auf die Strecke. Weil es wieder Punkte gab, laufe ich seither überall die Strecke ab. Aus reinem Aberglauben."

MARLBORO RAUS?

Gerüchte im Fahrerlager berichten, dass Ferrari möglicherweise seinen langjährigen Sponsor Philip Morris verliert. Die Tabakmanager sehen im Motorsport kaum noch Möglichkeiten, ihre Produkte zu vermarkten. Einen Ersatz hat Ferrari schon. Die Italiener schlossen einen Vertrag mit Amazon Web Services ab. Hinter AWS ist auch die Formel 1 her.

EISHOCKEY-FAN STROLL

Lance Stroll hat auf seinen grünen Helm das Logo des Eishockey-Clubs Montreal Canadiens geklebt. Der Verein steht aktuell nach langer Durststrecke mal wieder in den Stanley Cup Finals. Stroll kommt aus Montreal und ist dem NHL-Club aus seiner Heimatstadt verbunden.



ASTON MARTIN

Stroll unterstützt seinen NHL-Club

KOMMENTAR

Die Formel 1 hat ein Problem. Es gibt zu viele Fahrer und zu wenig Autos. Im Wartezimmer der Königsklasse herrscht Stau. Ferrari sucht 2022 Plätze für Robert Shwartzman, Marcus Armstrong und Callum Ilott. Red Bull für Jüri Vips und Liam Lawson. Alpine für Guanyu Zhou und Christian Lundgaard. Mercedes hat in diesem Jahr den Formel-3-Piloten Frederik Vesti in sein Juniorprogramm geholt. Bei Alfa Romeo klopft Théo Pourchaire an der Formel-1-Tür. Für die meisten Fahrer aus diesem Talentschuppen wird die GP-Karriere mit Testkilometern enden. Außer sie haben einen Sponsor, der sie irgendwann bei einem Hinterbänkler-Team einkauft. Selbst Red Bull hat mit seinen vier Cockpits ein Problem. Im A-Team müssen zwei Siegfahrer sitzen. Alpha Tauri ist schon lange kein klassisches Junior-



XPB

Zu viele Fahrer, zu wenige Autos. Der Nachwuchs schaut in die Röhre

team mehr. Wer sich den fünften Platz in der Konstrukteurs-WM zum Ziel setzt, braucht eine sichere Bank wie Pierre Gasly im Auto. Bleibt also genau noch ein Platz bei einem Überangebot an Bewerbern. Mercedes hat schon Probleme, seine Stammfahrer unterzubringen. Esteban Ocon wurde an Alpine verkauft, George Russell bei Williams in die Lehre geschickt. Wenn der Engländer ins Werksteam aufsteigt, wird es sogar für Valtteri Bottas eng. Ferrari hat zwar zwei Kundenteams, aber die können auch nur zwei Ausbildungsplätze anbieten. Und einer ist schon mit Mick Schumacher besetzt. Alpine hat gar keine verbündeten Teams, wo man seine Junioren parken könnte. Helmut Marko sieht nur einen Ausweg: „Die Formel 1 braucht zwei Teams mehr." Komisch, dass der Groschen erst jetzt fällt. Die Königsklasse will sich in ihrer Gier lieber auf zehn Teams beschränken und baut eine 200 Millionen Dollar-Hürde für Neueinsteiger auf. Argument: Jeder zusätzliche Rennstall senkt den Wert der Teams. Wie kurzfristig ist das denn gedacht? Mit 24 Autos und mehr Vielfalt auf dem Fahrermarkt wäre die Show besser, was mittelfristig auch wieder den Wert der einzelnen Teams steigern würde. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Soll die F1 den Fahrerstau mit mehr Teams lösen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Mercedes legt nach

Red Bull schob an beiden Spielberg-Wochenenden Upgrades nach. Mercedes optimierte nur das Setup. Erst in Silverstone erhält der W12 neue Teile. Weiteren Nachschub gibt es nach der Sommerpause. Mercedes sucht auch nach mehr Power.

Von: **Andreas Haupt**

Mercedes ist ins Hintertreffen geraten. Mit dem Auto und seiner Power Unit. Honda hat mit seinem zweiten Triebwerk über eine verbesserte Standfestigkeit an Leistung gewonnen. Red Bull besserte für die Steiermark am Frontflügel, an den Leitblechen und am Unterboden nach.

Der WM-Rivale ist bereits vor Baku aus der Entwicklung für das 2021er Auto ausgestiegen. Das bedeutet aber nicht, dass keine neuen Teile mehr kommen. Mercedes kündigt ein paar Neuheiten für die Rennen in Silverstone in zwei Wochen und Zandvoort nach der Sommerpause an. Der Grand Prix von England wird für Mercedes zum Rennen der Wahrheit. Silverstone mit seinen schnellen Kurven war in der Vergangenheit das Revier der Silberpfeile. Die Motorenabteilung verspricht für den weiteren Saisonverlauf mehr Power. Man wird aus der bestehenden Hardware mehr Leistung quetschen – basierend auf Erfahrung. ■



MOTORSPORT IMAGES

Die Mercedes-Upgrades befinden sich aktuell in Produktion

Formel 1

Aufschub bis 2026?

Die Formel 1 tritt bei der Suche nach dem Motor der Zukunft auf der Stelle. Zu viele Eigeninteressen der Hersteller verzögern die Einigung auf ein Konzept. Es droht ein Aufschub bis 2026.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 sucht den Motor für die Zukunft. Ursprünglich sollte er 2026 kommen. Weil der Druck stieg, auf klimafreundliche Technologie zu setzen, gab die FIA das Ziel aus, die Einführung eines neuen Antriebskonzepts auf 2025 vorzuziehen. Seit neun Monaten suchen Mercedes, Ferrari, Renault, Red Bull/Honda, Audi und Porsche nach dem goldenen Kompromiss aus vielen Interessen. Nach anfänglich guten Fortschritten kommen die Debatten jetzt ins Stocken. Es droht ein Aufschub bis 2026.

Einig sind sich alle, dass der Verbrenner mit E-Fuels betrieben werden muss. Doch dann scheiden sich die Geister. V6 oder vier Zylinder in Reihe? Wie groß soll der Anteil der elektrischen Leistung sein? MGU-H oder Boosten an der Vorderachse? Wie viele Bauteile werden standardisiert? Soll der Budgetdeckel bei 80 oder 120 Millionen Dollar liegen? Was soll das Antriebspaket für Kunden kosten? Wie hilft man Neueinsteigern? Mit wenig Freiheiten? Mit einem höheren Budget-Deckel? Mit einem kompletten Neuanfang? Mit Technikhilfe der vier alteingesessenen Hersteller? Die melden rechtliche Bedenken bei der Weitergabe ihres Know-how an. FIA-Präsident Jean Todt fordert: „Das Auto muss leichter werden. Ich akzeptiere nur Gewichtszunahme aus Sicherheitsgründen.“ Toto Wolff rät: „Ziehen wir den Sprit auf 2024 vor und lassen wir uns mit dem Motor Zeit bis 2026.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Mit welchen Motoren werden die Formel-1-Renner der Zukunft befeuert?

NACHRICHTEN

ÄNDERUNGEN AM LACK

Der AMR21 unterscheidet sich im TV für Aston Martin zu wenig von zwei anderen Autos. Je nach Perspektive und Lichteinfall besteht Verwechslungsgefahr mit dem Mercedes und dem Alpine. Das Team erwägt deshalb, 2022 auf eine Metallic-Lackierung umzuschwenken. Der dunkle Grünton wird bleiben.

KLAU BEI RED BULL

Aston Martin wildert weiter bei Red Bull. Nachdem Red-Bull-Aerodynamikchef Dan Fallows zum neuen Technikdirektor bei Aston Martin ernannt wurde, wechselt jetzt auch dessen Mitarbeiter Andrew Alessi die Fronten.

HAAS ZU SCHWER

Nikita Mazepin schiebt sein Defizit zu Mick Schumacher auf ein zu schweres Auto. Tatsächlich hat das Vorjahreschassis des Russen ein bisschen Speck angesetzt. Das macht auf der Uhr aber nur 0,05 Sekunden aus. Mazepin widerspricht: „Dadurch muss ich Kompromisse bei der Gewichtsverteilung und beim Setup in Kauf nehmen.“

ALPINE SAUER AUF FIA

Alpine ärgert sich immer mehr über die strengeren Heckflügel-Tests. „Das geht richtig ins Geld, weil wir alle Heckflügeltypen versteifen müssen. Wir rechnen mit mehr als einer halben Million Dollar Kosten. Eine Regeländerung mitten in der Saison ist in einer Zeit, wo wir alle sparen sollen, unverantwortlich“, klagt Technikchef Marcin Budkowski.

ULTIMATUM FÜR JAPAN

Die Chancen auf einen GP Japan steigen, auch wenn das Land seine strengen Quarantänevorschriften aufheben müsste. Isolation ist nicht möglich, weil die Teams direkt aus der Türkei anreisen. Die Formel 1 hat dem Veranstalter in Suzuka eine Frist bis zum 10. August gesetzt, um ein Konzept zu erstellen.



XPB

Bei seinem 26. Formel-3-Start klappte es für David Schumacher endlich mit dem Siegerpokal

Endlich im Glück

Drei Rennen, drei Sieger, Dutzende Strafen: Der Nachwuchs unterhielt das Publikum in Spielberg. Dennis Hauger setzte sich in der Meisterschaft ab. David Schumacher gewann erstmals.

Von: **Andreas Haupt**

Die ersten beiden Rennwochenenden der Formel 3 in Barcelona und Frankreich hatten David Schumacher ausschließlich Nullrunden eingebracht. Der Frust war groß. Und auch der Auftakt in Österreich verlief keinesfalls nach seinen Vorstellungen. Der Trident-Fahrer landete in der Qualifikation nur auf dem 14. Platz. Im ersten Rennen drängte ihn Calan Williams von der Strecke. Schumacher sah die Zielflagge als 17. Doch dann kam die Wende.

Die Kommissare sprachen im Nachgang elf Strafen aus, weshalb Schumacher auf den zwölften Platz aufrückte – und damit im zweiten Lauf von der Pole-Position startete. Der 19-Jährige ergriff seine Chance und feierte einen Start-Ziel-Sieg. „Es ist unglaublich, welcher Druck von mir abfällt. Endlich stehe ich auf dem Podium, und dann gleich noch ein Sieg“, sagte der Pilot mit dem prominenten Nachnamen.

Schumacher fuhr ein praktisch fehlerfreies Rennen. Nervös machte ihn nur ein frühes Safety Car, das Tijmen van der Helm und Logan Sargeant mit einem Zusammenprall ausgangs der ersten Kurve ausgelöst hatten. Er meisterte auch diese Situation. „Ich habe das Tempo dort angezogen, wo es Roman Stanek hinter mir nicht erwartet hat. So konnte ich direkt eine Lücke aufreißen.“ In der Folge dominierte der Youngster das Rennen, indem er schnelle Rundenzeiten drehte und gleichzeitig den Reifenverschleiß kontrollierte. „Ich hatte eigentlich kein Übersteuern. Das Auto war wirklich sehr gut zu fahren. Es gab keine Dramen. Vielleicht ein oder zwei Mal haben kurz die Hinterräder beim Bremsen blockiert. Ansonsten war es ein sauberes Rennen.“

MOTORSPORT IMAGES

Von der Pole-Position fuhr David Schumacher souverän zum ersten F3-Sieg

Punkteregen für Hauger

Schumacher entwischte den Fängen seiner Verfolger. Stanek, Jak Crawford und Juan Manuel Correa balgten sich zunächst hinter ihm um den zweiten Platz. Bis Crawford in der zehnten Runde mit einem technischen Problem ausrollte. Bis Correa einen Um-

lauf später von einem übermotivierten Kaylen Frederick abgeräumt wurde. Stanek konnte sein Tempo nicht halten und rutschte vom Podest. Mit Schumacher kletterten am Ende noch Frederik Vesti und Dennis Hauger aufs Treppchen, weil Victor Martins die Technik kurz vor Schluss ausbremste.

Der Norweger Hauger vollstreckte damit die zweite große Aufholjagd. Red Bulls Junior war in seinem Prema vom zwölften Platz gestartet – wie schon im ersten Lauf, den er sogar gewonnen hatte. Hauger tauchte dort nach sechs Runden bereits an sechster Stelle auf. Im 18. Umlauf schnappte er sich Sargeant, der zuvor um die Spitze gekämpft hatte, und machte sich an die Verfolgung von Matteo Nannini und Clément Novalak. Die beiden einigten sich in der viertletzten Runde nicht über die Vorfahrt und rasselten zusammen. Der Weg war frei für Hauger, der seinen zweiten Saisonsieg feierte.

Nach dem Rennen kam es zum großen Stühlerücken. Die Sportkommissare griffen durch. Olli Caldwell hielt seinen zweiten Platz, obwohl er mit fünf Strafsekunden belegt wurde. Er hatte wie Sargeant vier Mal die Track Limits in den Kurven 9 und 10 überschritten. Der US-Amerikaner hatte weniger Glück. Für ihn bedeuteten die fünf Sekunden den Verlust von zwölf Plätzen – das Podest war futsch. Auch Victor Martins, Jak Crawford und Caio Collett verpassten die Stewards für Vergehen einen Denkzettel. Dadurch rutschte Jack Doohan auf das Treppchen.

Leclerc im Krankenhaus

Den dritten Laufsieg schnappte sich am Sonntag Vesti, der Hauger damit einen weiteren Erfolg verwehrte. Der Mercedes-Nachwuchsfahrer kämpfte den Norweger, der nach seiner Quali-Bestzeit von Pole gestartet war, in einem sehenswerten Duell nieder. „Mit den drei DRS-Zonen hier kannst du einfacher überholen. Gleichzeitig machen sie es aber schwer, wenn du mal vorne bist. Nachdem ich Dennis überholt hatte, fand ich einen guten Rhythmus – speziell beim Verteidigen.“ Für den ART-Fahrer war es wie für Schumacher tags zuvor der erste Saisonsieg.

Hauger freundete sich schnell mit der zweiten Position an. „Ich hatte die Pace, um zu gewinnen. Es sollte leider nicht sein. Trotzdem hatte ich viel Spaß an diesem Wochenende mit zwei Aufholjagden in den ersten Rennen. Wichtig ist für mich die Führung in der Meisterschaft.“

Arthur Leclerc gehörte ebenfalls zu den Überholkönigen. Der Bruder von Ferrari-Star Charles Leclerc sprintete im zweiten Lauf am Samstagabend vom 27. bis auf den sechsten Platz. Im dritten Rennen übertrieb er es. Bei einem Überholversuch gegen Martins geriet er mit der rechten Fahrzeugseite aufs Gras, verlor die Kontrolle, rammte den Franzosen und räumte dann noch Novalak ab. Nach einem Check im Krankenhaus durfte er heimreisen. Im nächsten Rennen in Budapest rückt er in der Startaufstellung drei Plätze zurück. ■

ÖSTERREICH, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	33.39,140 min
2.	Olli Caldwell	+ 5,460 s
3.	Jack Doohan	+ 6,506 s
4.	Enzo Fittipaldi	+ 8,677 s
5.	Victor Martins	+ 9,061 s
6.	Jonny Edgar	+ 9,172 s
7.	Frederik Vesti	+ 9,285 s
8.	Jak Crawford	+ 9,743 s
9.	Kaylen Frederick	+ 10,359 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 10,678 s

ÖSTERREICH, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	David Schumacher	35.26,498 min
2.	Frederik Vesti	+ 2,009 s
3.	Dennis Hauger	+ 2,536 s
4.	Roman Stanek	+ 3,404 s
5.	Jonny Edgar	+ 5,108 s
6.	Arthur Leclerc	+ 5,816 s
7.	Jack Doohan	+ 6,641 s
8.	Enzo Fittipaldi	+ 6,995 s
9.	Olli Caldwell	+ 7,377 s
10.	Johnathan Hoggard	+ 8,272 s

ÖSTERREICH, RENNEN 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	39.17,937 min
2.	Dennis Hauger	+ 1,124 s
3.	Olli Caldwell	+ 1,741 s
4.	Alexander Smolyar	+ 2,258 s
5.	Matteo Nannini	+ 4,147 s
6.	Ayumu Iwasa	+ 5,163 s
7.	Caio Collet	+ 6,785 s
8.	Logan Sargeant	+ 7,561 s
9.	Calan Williams	+ 8,320 s
10.	Jonny Edgar	+ 9,049 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	115
2.	Frederik Vesti	74
3.	Jack Doohan	72
4.	Olli Caldwell	70
5.	Victor Martins	66



MOTORSPORT IMAGES

Dennis Hauger belegte alle drei Podiumsplätze und sammelte fette Punkte



XPB

Im Hauptrennen setzte sich am Ende Mercedes-Junior Frederik Vesti durch



XPB

Nach dem ersten Lauf kassierten jede Menge Piloten Track-Limit-Strafen


MOTORSPORT IMAGES

Sieben Sieger in neun Rennen – die Formel 3 ist dieses Jahr unberechenbar



Josef Newgarden holte am Unabhängigkeitstag den ersten Saisonsieg für das Team Penske

INDYCAR/CHRIS OWENS

Jubiläumsfeier

Der Fluch ist gebrochen: Nach diversen Dramen in den vorherigen Läufen hat Josef Newgarden mit einem Start-Ziel-Erfolg das 2021 noch sieglose Team Penske erlöst. Chip-Ganassi-Pilot Álex Palou geht mit einer soliden Meisterschaftsführung in die Sommerpause.

Von: **Philipp Körner**

Vor 50 Jahren, am 3. Juli 1971, begann die größte Erfolgsgeschichte der IndyCar-Serie. Ein junges Team mit Wurzeln in der Sportwagen-Szene feierte an diesem Tag auf dem brandneuen Pocono International Raceway seinen ersten Sieg in der IndyCar und sorgte dabei für reichlich Kopfschmerzen bei der arrivierten Konkurrenz. Im Mittelpunkt der erst 1966 gegründeten Mannschaft stand damals ein dynamisches Duo bestehend aus dem perfektionistischen Piloten Mark Donohue und dem jungen Teamchef Roger Penske.

Ein halbes Jahrhundert und über 200 Siege später gilt das Team Penske nun als der Maßstab der amerikanischen Formel-Meisterschaft. Doch gerecht wurde man diesem hohen Anspruch in der aktuellen Saison kaum. Unglückliche Abflüge und teils bizarre Technik-Defekte raubten der Truppe des „Captain" gleich mehrfach den ersten Saisonsieg. Passend zum 50. Jahrestag und zum amerikanischen Unabhängigkeitstag am 4. Juli wollte man dem unglückseligen Fluch auf der Traditionsstrecke Mid-Ohio nun ein Ende bereiten.

Newgarden vs. Honda

Die richtigen Voraussetzungen dafür schuf Josef Newgarden in der Qualifikation am Samstag: Wie sein legendärer Penske-Vorgänger Mark Donohue erkämpfte sich der 30-Jährige mit einer starken Leistung die Pole-Position. Startplatz 2 holte sich Andretti-Pilot Colton Herta, Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) ging von Rang 3 ins Rennen. Zweitbester Penske-Pilot wurde der Australier Will Power auf Position 4. Er und Newgarden waren die einzigen Chevrolet-Fahrer in den Top 10.

Bei Josef Newgarden und seinem Team herrschte am Samstagnachmittag aber alles andere als Feierlaune. Im Abschlusstraining nach der Qualifikation spürte Newgarden ein kleines Problem mit seinem Auto und alarmierte sofort die Ingenieure. Nach einigen Diskussionen und etlichen Kontrollblicken entschied man sich schließlich, den Motor zu tauschen – und lag damit goldrichtig. „Wir hatten echt Glück, dass wir das Problem gefunden haben. Es hätte potenziell zu einem Ausfall führen können", berichtete Newgarden erleichtert. „Das wäre der nächste kräftige Nackenschlag für uns gewesen. Ich will mir das gar nicht vorstellen."

> „Wir sind stark in die Stints gestartet, aber in den letzten zehn Runden hatten wir jeweils Probleme. Deshalb wurde es am Ende knapp."
>
> Josef Newgarden

Chaos am Anfang

Mit dieser Sorge weniger im Hinterkopf startete Newgarden souverän in das Rennen und konnte sich gleich absetzen. Ein Auffahrunfall im Mittelfeld, der unter anderem die Andretti-Teamkollegen Ryan Hunter-Reay und James Hinchcliffe sowie den Rückkehrer Felix Rosenqvist (McLaren SP) in Dreher zwang, löste schon in Runde 1 die erste Safety-Car-Unterbrechung aus. Und auch der Restart in Runde 4 hatte nur kurz Renn-Action zu bieten. Will Power und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) be-

INDYCAR, MID-OHIO SPORTS CAR COURSE (OHIO)

10. von 16 Rennen; Renndistanz: 80 Runden (180,64 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	1:39.58,8551 h
2.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 0,8790 s
3.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 22,2350 s
4.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 32,3775 s
5.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 33,1414 s
6.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 34,1226 s
7.	Romain Grosjean	Dale Coyne-Honda	+ 35,1630 s
8.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 35,6929 s
9.	Santino Ferrucci	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 35,9931 s
10.	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 50,3316 s

kamen sich auf unterschiedlichen Reifenstrategien etwas untypisch in die Haare. Nach einigem Hin und Her kam es auf dem Hügel zum Kontakt, durch den Power sich erst drehte und dann mitten in der blinden Kurve zum Stehen kam. Ed Jones (Dale Coyne Racing) rauschte in den stehenden Penske-Wagen und musste das Rennen mit einer gebrochenen linken Vorderradaufhängung aufgeben. Die zweite und letzte Neutralisierung des Tages war wegen etlicher Trümmerteile unausweichlich.

Lange Olympia-Pause

Nach der Freigabe in Runde 9 verlief das Rennen dann weitgehend unspektakulär. Josef Newgarden setzte sich an der Spitze schnell ab und konnte über die zwei Boxenstopp-Phasen hinweg einen ordentlichen Vorsprung aufbauen. Dahinter lagen zunächst Colton Herta und Marcus Ericsson. Herta wurde jedoch durch eine defekte Tankanlage beim ersten Service nach hinten durchgereicht und schimpfte dementsprechend frustriert mit seinem Strategen und Vater Bryan. Trotz eines langsamen zweiten Stopps rettete sich der in der Fahrer-Wertung beste Andretti-Pilot noch auf Rang 13 ins Ziel.

Kurz vor Ende wurde es allerdings noch mal spannend, als Josef Newgarden mit nachlassenden Hinterreifen langsam, aber stetig in die Hände des erneut starken Marcus Ericsson geriet. „Nach den Stopps fühlte es sich so an, als konnten wir direkt einen Vorsprung auf Marcus aufbauen. In den letzten zehn Runden habe ich die Pace verloren“, resümierte Newgarden. „Ich habe den Verlust durchgerechnet und musste dauerhaft Marcus im Rückspiegel beobachten. Es war definitiv ein hart erarbeiteter Sieg.“ Ericsson, der nun auf Platz 5 der Fahrerwertung liegt, sagte in der Pressekonferenz: „Mit einer Runde mehr hätten wir Newgarden wirklich herausfordern können. Trotzdem war es ein fantastischer Tag für mich und das Team.“ Chip Ganassi Racing belegte mit Marcus Ericsson, Álex Palou und Scott Dixon die Ränge 2 bis 4. Palou führt mit insgesamt 384 Zählern deutlich vor dem McLaren-Piloten Patricio O'Ward (345), der sich von Startplatz 20 auf Position 8 vorkämpfte. Newgarden wahrte dank des Erfolgs mit Gesamtrang 4 seine Chancen auf den Titel.

Wegen der Absage des Toronto-Rennens und der ausgiebigen Olympia-Übertragung des TV-Partners NBC geht die IndyCar in eine einmonatige Sommerpause. Im August und September stehen dann gleich sechs Läufe auf dem Programm. Den Anfang macht der mit Spannung erwartete neue Stadtkurs in Nashville. Neben dem Fahrerlager vor den Toren des Nissan Stadium – Heimat der Football-Mannschaft Tennessee Titans – gehört eine Brücke über den Cumberland River zu den Highlights der Strecke. Besonders im Fokus steht dort auch wieder Penske-Pilot Josef Newgarden. Der zweifache Champion stammt aus der Region Nashville und kann dort auf reichlich Unterstützung im Titelkampf setzen. ■


INDYCAR/CHRIS OWENS

Nach zwei Safety-Car-Phasen zu Beginn verlief das restliche Rennen ruhig


INDYCAR/MATT FRAVER

Marcus Ericsson sorgte mit Platz 2 für den nächsten Saisonhöhepunkt



MUSIC CITY GRAND PRIX

Nächster Lauf: Debüt des spektakulären Stadtkurses in Nashville (8. August)

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 10. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	384
2.	Patricio O'Ward	345
3.	Scott Dixon	328
4.	Josef Newgarden	315
5.	Marcus Ericsson	280
6.	Simon Pagenaud	271
7.	Colton Herta	260
8.	Rinus VeeKay	257
9.	Graham Rahal	256
10.	Takuma Sato	226

NACHRICHTEN

KEIN TORONTO-ERSATZ

Die Verantwortlichen der IndyCar-Serie verzichten auf eine Ersatz-Veranstaltung für das wegen Corona-Auflagen abgesagte Stadtrennen im kanadischen Toronto. Obwohl man Doppelläufe in Mid-Ohio und auf dem World Wide Technology Raceway nahe St. Louis geprüft hat, entschied man sich, den Kalender bei 16 Läufen zu belassen. Zum Vergleich: Im vergangenen Jahr konnten nur 14 Rennen ausgetragen werden.

TEST FÜR CALDERÓN

Die Kolumbianerin Tatiana Calderón testet am Dienstag (6. Juli) für AJ Foyt Racing in Mid-Ohio. Zur Vorbereitung verbrachte die Pilotin, die sonst in der japanischen Super Formula und in der Sportwagen-WM an den Start geht, am Wochenende Zeit mit dem Traditionsteam. Die 28-Jährige erklärte: „Ich habe meine Formel-Karriere in den USA begonnen und dementsprechend war es schon immer ein Traum von mir, irgendwann mal einen IndyCar-Renner zu fahren.“

KIRKWOOD DOMINIERT

Die Erfolgsserie von Kyle Kirkwood in der Indy Lights hält weiter an. Der 22-jährige Andretti-Junior feierte auch auf dem Mid-Ohio Sports Car Course zwei Siege und führt nun mit 290 Punkten in der Meisterschaft. Bester Verfolger ist David Malukas (HMD Motorsports) mit 279 Zählern. Für Kirkwood war es serienübergreifend der elfte Sieg in Folge auf dem anspruchsvollen Naturkurs. Nachdem Michael Andretti größere Veränderungen beim Fahrerkader von Andretti Autosport angekündigt hat, stehen die Chancen gut, dass Kirkwood nächstes Jahr in der IndyCar-Serie antreten wird. Der Pilot aus Florida testete außerdem schon ein Formel-E-Fahrzeug von Andretti und fährt für Vasser Sullivan Racing einen Lexus RC F GT3 bei den großen IMSA-Rennen.



Der Peugeot 9X8 glänzt mit eigenständigem Design und interessanten Lösungen bei der Aerodynamik

Peugeot ohne Flügel!

Peugeot hat am Dienstag dieser Woche die ersten realitätsnahen Renderings des neuen Hypercars für die Sportwagen-WM und Le Mans vorgestellt. Der Peugeot 9X8 kommt dabei ohne Heckflügel aus. Wir erklären die Hintergründe für die Entscheidung.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Nach der Ankündigung des Hypercar-Projektes vom November 2019 hat Peugeot Sport diese Woche erstmals tiefere Einblicke gewährt: Am Dienstag veröffentlichte die Sportabteilung erste sogenannte Renderings, also realitätsnahe Vorausberechnungen des Fahrzeuges am Computer mithilfe einer dreidimensionalen virtuellen Darstellung. Der neue Le-Mans-Flitzer feiert sein Renndebüt aller Voraussicht nach beim WM-Lauf in Spa 2022.

Es ist übrigens das erste Prototypenprogramm für Peugeot seit dem abrupten Ende des 908-HDI-FAP-Programms im Januar 2012. Damals trudelte die Peugeot-Mutter PSA in finanzielle Probleme und musste die Fortsetzung des LMP1-Programms beenden, obwohl die neue Hybridversion des 908-Prototypen bereits fertig entwickelt war.

Zurück zur Gegenwart: Auf den ersten Blick fällt besonders die Tatsache auf, dass der Peugeot ohne klassischen Heckflügel auskommt. Das ist zwei Umständen geschuldet: Erstens haben die Ingenieure bei den Hypercars deutlich mehr Freiheiten als die Hersteller aus der amerikanischen LMDh-Klasse, die ja bereits existierende LMP2-Rennwagen als technische Basis verwenden. Zweitens gelten für beide Klassen (LMH und LMDh) sogenannte Performance-Fenster, die ein Wettrüsten unterbinden sollen.

Abtrieb vs. Luftwiderstand

Bei diesen Fenstern werden Motorleistung, Luftwiderstand und Abtrieb in Relation gesetzt und limitiert. Das Fenster für die Aero-Ziele ist dabei relativ einfach zu erreichen – offenbar so einfach, dass man auf einen traditionellen Heckflügel auch komplett verzichten kann. Peugeot setzt im Rahmen des Hypercar-Regelwerks den Fokus auf klassischen Ground Effect,

> „Wir setzen auf eine Kombination aus Ground Effect vom Unterboden und Abtrieb durch Überströmung bei der oberen Heckpartie.“
>
> Peugeot-Technikchef Jansonnie

der primär vom Unterboden des Fahrzeuges erzeugt wird. Vorteil: Abtrieb vom Unterboden geht nur zu einem sehr kleinen Teil in den Luftwiderstand ein, Ingenieure bezeichnen das auch gerne als „billigen“ Abtrieb. Im Prinzip geht es darum, über die Expansionskanäle des Heckdiffusors eine Unterdruckzone zu erzeugen, die das Fahrzeug an den Boden saugt. Das gelingt umso besser, je mehr man den Unterboden im Heckbereich gegen seitlich einströmende Luft abdichtet, denn das erzeugt Verwirbelungen, die den Abtrieb beeinträchtigen. Peugeot versiegelt den Unterboden im Heckbereich gegen seitliche Einströmungen durch gezielte Luftschleusen, die den Unterboden abdichten.

Bei Peugeot Sport ist man sehr überzeugt, dass das Konzept auch funktionieren wird, und offensichtlich hat man auch den Segen der Regelgeber für diese Lösung, denn das normale Verfahren sieht vor, dass man technische Detaillösungen mit den Regelbehörden vorher abklärt. Natürlich ist die Form der Motorabdeckung und der oberen Heckverkleidung ebenfalls dafür ausgelegt, Abtrieb durch Überströmung zu generieren – wenngleich in deutlich geringerem Maße als bei einem klassischen Heckflügel.

„Wir setzen auf eine Kombination aus Ground Effect vom Unterboden in Verbindung mit Abtrieb durch Überströmung von der oberen Karosserieverkleidung“, erklärt Olivier Jansonnie, Technikdirektor bei Peugeot Sport. „Man kann auf den ersten Blick erkennen, dass sich das Konzept deutlich von dem unterscheidet, was zum Beispiel früher in der LMP1-Klasse üblich war.“

Jansonnie sagt, dass das neue LMH-Reglement den Ingenieuren mehr Freiheiten beim Layout der Aerodynamik zugesteht: „Das Reglement für den Unterboden ist einerseits freizügiger als früher, parallel gibt es aber eine Obergrenze für den erreichbaren

Abtrieb, dazu hat man generell mehr Freiheiten bei der Art, wie man Downforce produziert. Alle drei Faktoren haben uns zu der vorliegenden Lösung ohne Heckflügel animiert.“

Die Interaktion zwischen Frontsplitter, Frontdiffusor und Heckdiffusor ist zentral für das Peugeot-Konzept. Das finale Layout ist noch nicht bestimmt, wie Jansonnie erklärt: „Per Reglement hat man nur ein Element, um die Aero-Balance des Autos zu trimmen, da haben wir verschiedene Lösungen. Welche wir letztlich verwenden, entscheiden wir nach den ersten Testfahrten.“ Nur zur Klarstellung: Ein sogenannter angeblasener Diffusor, wie er mal in der Formel 1 üblich war, ist bei den Prototypen im Langstreckensport nicht möglich, weil die Abgase vom Verbrennungsmotor noch oben durch die Heckverkleidung ausgeleitet werden müssen.

Eine weitere außergewöhnliche Lösung bei Peugeot ist die relativ zierliche Heckfinne, die sich vom Ende der Cockpitkanzel recht zahm und niedrig in Längsrichtung über die Heckverkleidung spannt. Die Finne dient dazu, das Auto bei der Kombination aus Drehwinkeln und hohen Geschwindigkeiten über den Winddruck abzubremsen, zum Beispiel bei einem Aufhängungsschaden oder einem Reifenplatzer. Die Heckfinnen fallen bei Toyota und Glickenhaus deutlich größer aus als bei Peugeot.

Mini-Finne, große Wirkung

Als Kompensation verwendet Peugeot zwei in den hinteren Radhäusern integrierte vertikale Finnen. „Wir müssen gegenüber den Regelbehörden den Nachweis erbringen, dass das Auto bei seitlichem Windangriff, also von 0 bis 180 Grad, stabil ist“, erklärt Jansonnie. „Um ehrlich zu sein, war dieser Punkt die größte Herausforderung für uns, und wir haben einige Zeit gebraucht, um unsere Idee umzusetzen. Im Ursprungskonzept war unsere Finne deutlich größer, und im übrigen sind wir darauf vorbereitet, sie wieder größer zu gestalten, sollte das notwendig sein. In der alten LMP1-Klasse war die Größe der Finne vorgeschrieben, jetzt ist die Gestaltung frei. Nach unserer Simulation sind wir mit der aktuellen Lösung da, wo das Reglement uns haben will.“

Bleibt die Frage, wie Peugeot die Aero-Balance trimmen will, denn es ist nur ein einstellbares



PEUGEOT

! Die hinteren Luftsammler für die Kühlung sitzen weit vorne und hoch. Das macht sie im Rennbetrieb anfällig für Verschmutzungen.

Element erlaubt, was normalerweise bedeutet: Heckflügel oder Frontflügel. Toyota hat sich nach langen Versuchen gegen den Frontflügel und für den klassischen Heckflügel entschieden.

Bei Peugeot ist die Sache noch unentschieden: „Es gibt mehrere Optionen und bisher sind wir mit der Frontflügel-Lösung nicht zufrieden“, sagt Jansonnie. „Auch das werden wir bis zum Ende des Jahres nach den Testfahrten entscheiden.“ Offenbar kommen auch sogenannte Winglets und Turning Vanes im Unterbodenbereich als Stellmöglichkeiten infrage, doch diese Bauteile sind weniger stabil, wie Jansonnie selbst anführt: „Das Auto muss extremen Beanspruchungen standhalten, besonders beim 24h-Rennen in Le Mans. Daher brauchen wir robuste Lösungen, die zuverlässig und haltbar sind.“

Der Rest vom Schützenfest

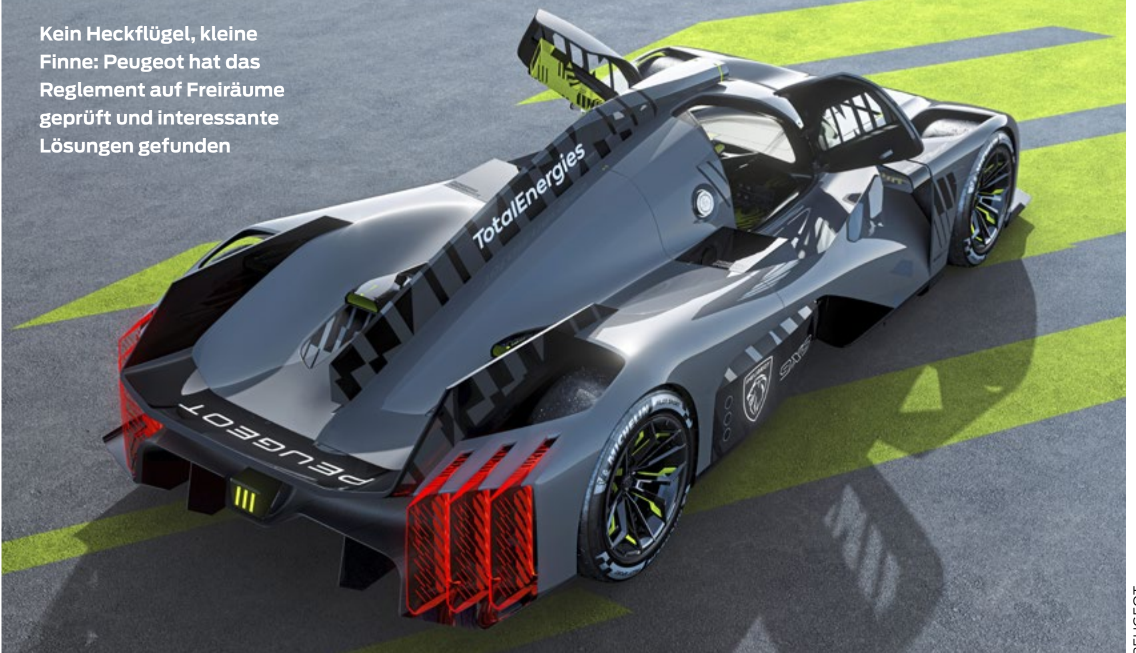
Der Star dieser ersten realitätsnahen Präsentation sind zweifellos die gewählten Aero-Lösungen, der Rest vom Schützenfest war bereits bekannt: Der Peugeot 9X8 wird von einem 2,6 Liter großen V6-Biturbomotor angetrieben, natürlich verfügt der Wagen über ein Hybridsystem, das seine Leistung an die Vorderräder abgibt, womit der 9X8 zum temporären Allradler wird. Die Speicherbatterien für den Hybrid stammen vom Zulieferer Saft und operieren mit einem 900-Volt-Umfeld. Die Batterien werden mittels großer Lufteinzüge hinter den Fahrertüren gekühlt.

Bei Peugeot ist man sich bewusst, dass diese Lösung anfällig für Verschmutzungen sein kann. „Die Luftsammler liegen weit vorne und hoch oben, damit ist die Gefahr gegeben, dass sich dort Dreck von der Rennstrecke ansammelt“, sagt Jansonnie. „Mit so etwas haben wir früher schon mal schlechte Erfahrungen gemacht, das wollen wir für die Zukunft natürlich vermeiden.“

Der Motor läuft übrigens seit April auf dem Prüfstand, die 200-kW-MGU sowie das sequenzielle Siebenganggetriebe folgen in Kürze. Bei den Prüfstandsläufen steht die Effizienz im Vordergrund: „Das 24h-Rennen in Le Mans wird ein Sprintrennen, das über die Anzahl der Boxenstopps entschieden wird“, sagt Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot. „Deshalb besteht das oberste Ziel für den Powertrain darin, maximale Effizienz, perfekte Kontrolle und uneingeschränkte Zuverlässigkeit zu garantieren.“

Fazit? Betrachtet man die realitätsnahen Renderings von Peugeot, so wird deutlich, dass die Hypercars von den technischen Freiräumen im Reglement profitieren, was individuelle Lösungen erlaubt. Natürlich setzt das Reglement über die Performance-Fenster Grenzen, doch die technischen Spielräume sind dennoch mindestens interessant. Was die Frage aufwirft, ob die Hypercars dann in Summe nicht doch Vorteile gegenüber den LMDh-Autos haben werden. Denn offenbar ist ja nicht nur der Allradantrieb ein Vorteil, sondern auch die Spielräume bei der technischen Ausgestaltung der Aerodynamik.

FIA, ACO und IMSA versuchen gerade, einen Kompromiss für die Angleichung der Konzepte zu finden. Einfach wird das eher nicht … ■



Kein Heckflügel, kleine Finne: Peugeot hat das Reglement auf Freiräume geprüft und interessante Lösungen gefunden

PEUGEOT

Cadillac schlägt zurück



Das Cadillac-Duo Felipe Nasr und Felipe Derani siegte beim zweiten Glen-Rennen dank Spritpoker

IMSA

Die IMSA-Meisterschaft bestritt binnen fünf Tagen zwei Rennen auf der Kultpiste in Watkins Glen. Letzte Woche beim 6h-Rennen dominierten die Acura-DPI, der Sieg ging an Mazda. Über die kurze Distanz von 2:40 Stunden holte Cadillac am letzten Freitag einen lupenreinen Doppelsieg.

Von: **Marcus Schurig**

Was eine Woche doch für einen Unterschied machen kann: Bei weit über 30 Grad und Sonnenschein holte Mazda am letzten Sonntag beim 6h-Rennen in Watkins Glen den Sieg, dank eines grandiosen und riskanten Spritpokers. Acura stellte das schnellste DPI-Auto, die Caddys wirkten chancenlos. Fünf Tage später lagen bei 25 Grad und Regenschauern drei Caddys in den Top 4: Das Whelen-Engineering-Duo Felipe Nasr und Luís Felipe Derani (#31) siegte über die kürzere Distanz von 2:40 Stunden vor den Markenkollegen Renger van der Zande und Kevin Magnussen im Chip-Ganassi-DPI mit der Startnummer 01. Platz 3 ging an den Acura von Wayne Taylor Racing (#10) mit den Fahrern Ricky Taylor und Filipe Albuquerque.

Und wie fünf Tage zuvor war es wieder ein Poker, der über den Sieg entschied: Felipe Nasr tankte bei der Serie der letzten Stopps, wechselte aber keine Reifen, was ihn in Führung spülte. Offen war zu diesem Zeitpunkt jedoch die Frage, ob auch der Sprit reichen würde. „Wir mussten das ganze Rennen über Benzin sparen. Die zweite Gelbphase hat uns geholfen, aber es war trotzdem sehr knapp“, so Schlussfahrer Nasr.

Red Flag wegen Unwetter

Das Rennen wurde wegen eines aufziehenden Unwetters nach gut einer Rennstunde erst mit einer Gelbphase neutralisiert und dann für 45 Minuten unterbrochen. Der Restart erfolgte ebenfalls unter Gelb, kurz nach der Rennfreigabe sorgten Trümmerteile auf der Strecke für die dritte Gelbphase. Die letzte halbe Stunde lief dann wieder unter Grün. Und wie eine Woche zuvor wäre die Strategie der Sieger Derani und Nasr Makulatur gewesen, hätte das Rennen nur eine Runde länger gedauert. „Es war eine Hopp-oder-Topp-Entscheidung“, gab Derani zu. „Aber wir mussten etwas riskieren, sonst wären wir nur Dritte oder Vierte geworden.“ Es war der erste Saisonsieg für das Whelen-Team.

Nasr und Derani liegen jetzt mit 114 Punkten Rückstand auf Platz 3 der Meisterschaft, die führenden WTR-Piloten Taylor und Albuquerque bauten mit Platz 3 ihren Vorsprung auf das Mazda-Duo Harry Tincknell und Oliver Jarvis auf 81 Punkte aus, die beim zweiten Glen-Rennen das Ziel auf Position 5 sahen.

Acura dominierte wie fünf Tage vorher das Qualifying: Beide Acura besetzten die erste Startreihe, doch die teilweise nassen Bedingungen im Rennen eröffneten Strategie-Optionen für die Caddy-Teams. Der Meyer-Shank-Acura von Olivier Pla wurde direkt beim Start von Kevin Magnussen abgeräumt und beendete das Rennen nur auf Platz 6. Filipe Albuquerque (#10) konnte in den letzten 30 Minuten den dritten Platz nur mit Hängen und Würgen verteidigen, musste dabei aber Kevin Magnussen im CGR-Cadillac (#01) letztlich ziehen lassen.

In der GTLM-Klasse wiederholten die Corvette-Piloten Antonio García und Jordan Taylor (#3) ihren Sieg aus der Vorwoche. Das Schwesterauto von Nick Tandy und Tommy Milner (#4) kam auf Platz 2, vor dem WeatherTech-Porsche von Cooper MacNeil und Matt Campbell.

In der GTD-Klasse verbuchte das Vasser-Sullivan-Team einen Doppelsieg, nachdem man in der Vorwoche bei der Strategie verwachst hatte. Jack Hawksworth überholte beim letzten Restart den CarBahn-Audi R8 von Jeff Westphal und seinen Lexus-Teamkollegen Zach Veach. Hawksworth musste sich 30 Minuten hart gegen seinen Teamkollegen Veach verteidigen, weil er nach einem Feindkontakt wegen eines losen Bodywork-Teils Topspeed auf den Geraden eingebüßt hatte.

Am Ende rettete er den Sieg mit einem knappen Vorsprung auf Veach und holte seinen siebten Klassensieg, für Teamkollege Aaron Telitz war es Sieg Nummer vier. Bemerkenswert: Weil Lexus-Pilot Hawksworth im Qualifying die falschen Reifen draufhatte, musste er das Rennen von Startplatz 8 aus in Angriff nehmen. „Das macht den Sieg umso erstaunlicher“ so Hawksworth. ■

SECHSTER SAISONLAUF IN WATKINS GLEN (NEW YORK, USA)

Länge der Strecke: 5,471 Kilometer; **Renndistanz:** 63 Runden = 344,673 Kilometer

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#31	Derani/Nasr	Whelen-Cadillac-DPi	2:41.27,882 h
2.	DPI	#01	Magnussen/Van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+1,473 s
3.	DPI	#10	R. Taylor/Albuquerque	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+10,315 s
4.	DPI	#5	Vautier/Duval	JDC-Mustang-Sampling-Cadillac-DPi	+12,025 s
5.	DPI	#55	Tincknell/Jarvis	Multimatic-Mazda-DPi	+12,446 s
6.	DPI	#60	Pla/Cameron	Meyer Shank-Acura-DPi	+15,107 s
7.	LMP2	#52	Keating/Jensen	PR1 Mathiasen-Oreca-LMP2	+4 Runden
8.	LMP2	#11	Thomas/Nunez	Win Motorsport-Oreca-LMP2	+4 Runden
9.	LMP2	#8	Farano/Aubry	Tower Motorsport-Oreca-LMP2	+4 Runden
10.	LMP3	#74	Robinson/Fraga	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+4 Runden

WRT-Festival in Misano



Unschlagbar gut: Das belgische WRT-Team markierte in Misano die schnellsten Boxenstoppzeiten

Gegen die WRT-Audi-Fahrerpaarung Charles Weerts und Dries Vanthoor ist im Sprint Cup der GT World Challenge Europe zurzeit kein Kraut gewachsen: Das Duo holte in Misano zwei weitere Siege – damit haben sie drei von sechs Saisonrennen gewonnen!

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die amtierenden Meister im Sprint Cup machen da weiter, wo sie letztes Jahr aufhörten: Charles Weerts und Dries Vanthoor dominieren im WRT-Audi R8 LMS auch die Saison 2021. Die beiden Belgier fuhren im italienischen Misano die Saisonsiege Nummer zwei und drei ein. Beim zweiten Sprintrennen in Misano platzierten sich darüberhinaus zwei weitere WRT-Audi in den Top 4, inklusive Klassensieg für Frank Bird und Ryuichiro Tomita im Silver Cup. Um das Desaster für die Gegner perfekt zu machen, belegte das WRT-Team auch die Plätze 1 bis 3 in der Pirelli Pit Stop Challenge – und zwar in beiden Sprintläufen!

„Wir hatten so etwas wie ein perfektes Wochenende", freute sich WRT-Teamchef Vincent Vosse. „Misano ist für uns ein guter Platz, wir konnten hier schon im letzten Jahr beide Sprintrennen gewinnen. Unser Team hat einen fehlerlosen Job gemacht – das stärkt unser Selbstvertrauen für das Heimspiel beim 24h-Rennen in Spa Ende Juli!"

Charles Weerts eroberte im Qualifying die Pole für Lauf 1 und war im Rennen nie in Gefahr, die Kontrolle zu verlieren: Er gewann den Start, dahinter hielt sich immerhin Albert Costa im Lamborghini Huracán des Emil-Frey-Teams (#163) noch in Schlagdistanz, Léo Roussel folgte im Saintéloc-Audi (#25) auf Platz 3. Nach zehn Minuten kam die erste Gelbphase wegen eines Unfalls in der Pro-Am-Klasse, beim Restart konnte sich Weerts aber wieder sofort von Costa absetzen. Dahinter presste sich Mercedes-Pilot Luca Stolz (#6) an Roussel im Audi auf Platz 2 vorbei.

WRT: Bequemer Vorsprung

Der Lamborghini des Frey-Teams spielte in der zweiten Rennhälfte keine Rolle mehr, weil Norbert Siedler beim Stopp schlecht wegkam und dabei 14 Sekunden verlor. Daher lag Weerts nach der Serie der Stopps bequem mit acht Sekunden Vorsprung in Führung, vor Maro Engel im Toksport-AMG (#6), der von Stolz übernommen hatte. Um Platz 3 kam es zu einem unterhaltsamen Gefecht zwischen den Saintéloc-Teamkollegen Christopher Haase (#25) und Frédéric Vervisch (#26), das der Deutsche letztlich für sich entschied. Zwar verlor Vanthoor zu Rennende seinen Vorsprung bei einer Gelbphase, doch die Plätze waren bezogen, der Fisch für WRT war geputzt.

Blick nach Spa gerichtet

Im zweiten Lauf musste sich WRT-Startfahrer Vanthoor hinter dem Polesitter Jonny Adam (Aston Martin #188) und Patrick Kujala (Rinaldi-Ferrari #33) anstellen. Aston-Pilot Adam kontrollierte die Führung bis zum Stopp, die Reglements-bedingt längere Standzeit für Pro-Am-Autos warf den Briten aber weit zurück. Vanthoor hatte derweil nach 23 Minuten Patrick Kujala im Rinaldi-Ferrari kassiert und Platz 2 erobert.

Beim Stopp schaffte die WRT-Crew die schnellste Zeit für die Nummer 32, womit Weerts nach dem Rückfall des Aston Martin locker mit acht Sekunden Vorsprung in Führung lag. Timur Boguslavskiy hatte im AKKA-ASP-Mercedes (#88) den zweiten Platz ebenfalls sicher inne. Ein weiterer blitzschneller WRT-Boxenstopp hatte Benjamin Goethe im Audi mit der Nummer 30 von Position 6 auf Platz 3 nach vorne gespült.

Weerts konnte die Führung im zweiten Stint auf zehn Sekunden ausbauen. Im Ziel war die Freude groß: „Das Auto war an diesem Wochenende absolut makellos, was nur noch durch die Arbeit der Mechaniker beim Boxenstopp übertroffen wurde", so Vanthoor. „Ich hoffe, wir können den Trend in Spa bestätigen …" ■

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

FÜNFTER SAISONLAUF IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; **Renndistanz:** 34 Runden = 143,684 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.50,600 h
2.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	+1,170 s
3.	Pro	#25	Roussel/Haase	Saintéloc-Audi R8 GT3	+3,458 s
4.	Pro	#26	Panis/Vervisch	Saintéloc-Audi R8 GT3	+4,899 s
5.	Pro	#38	Wilkinson/Barnicoat	Jota-McLaren 720 GT3	+6,773 s
6.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+7,094 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

SECHSTER SAISONLAUF IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; **Renndistanz:** 38 Runden = 160,588 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.19,322 h
2.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+11,060 s
3.	Pro	#30	Goethe/van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+18,025 s
4.	Silver	#31	Bird/Tomita	WRT-Audi R8 GT3	+18,605 s
5.	Pro	#114	Lappalainen/Aitken	Emil Frey-Huracán GT3	+24,758 s
6.	Silver	#33	Hites/Kujala	Rinaldi-Ferrari 488 GT3	+27,189 s

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Konvergenz der Topklassen LMH und LMDh

Konvergenz-Fortschritte?

Nichts ist für Journalisten zurzeit so schwierig, wie Informationen zum Konvergenz-Gipfel für eine Angleichung von LMDh und LMH (Hypercar) zu bekommen. Das große Treffen am 16. Juni bleibt ein Mysterium, wenngleich Insider sagen: Es war ein positives Mysterium ...

Von: **Marcus Schurig**

Der Grund für das Schweigen an allen Fronten ist hausgemacht: Die Regelgeber FIA, ACO und IMSA, die das Treffen mit Vertretern von elf Herstellern eingefädelt hatten, haben die Teilnehmer zum Stillschweigen verdonnert. Offenbar ist ihnen bewusst, dass erstens eine schnelle Lösung nicht in Sicht ist, und dass zweitens die Medien den Prozess zerreden könnten, wenn keine schnellen Erfolge sichtbar sind.

Was wissen wir? Offenbar stand ein gutes Dutzend Diskussionspunkte auf der Agenda. Angeblich wurde ein Teil der Punkte bereits einvernehmlich geklärt, hier muss jetzt erst noch die Endurance Kommission der FIA zustimmen, dann der Weltrat. Angeblich hat man sich zum Beispiel auf die Aktivierungsgeschwindigkeit für den Hybrideinsatz der Hypercars (LMH) ab 130 km/h geeinigt.

Teilnehmer erzählen, das Meeting in Paris sei wirklich produktiv gewesen, und allen Anwesenden sei mittlerweile klar, dass man die Konvergenz zwischen LMH und LMDh möglichst schnell einer Lösung zuführen müsse. Der neue FIA-Technikchef Xavier Mestelan Pinon wurde für seine strukturierte und sachliche Arbeitsweise gelobt.



IMSA

Ist Licht am Ende des Konvergenz-Tunnels zu erkennen? Schwierige Frage ...

Einige Teilnehmer waren verwundert, dass die Regelbehörden die positiven Fortschritte nicht kommunizieren wollen. Offenbar wollen FIA und ACO das Thema im stillen Kämmerlein durchziehen, um dann beim 24h-Rennen in Le Mans Mitte August das Ergebnis gemeinsam vorzustellen. Und das Dauerthema Allradantrieb der Hypercars? Das bleibt das große und ungelöste Problem der Konvergenz-Vermittlungen. Die US-Fraktion würde den Allrad vermutlich am liebsten komplett eliminieren, aber am Ende wird es auf einen Kompromiss hinauslaufen müssen. Der wunde Punkt: Die BoP allein wird das Delta nicht eingrenzen, dass müsste übers Reglement passieren. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS MIT DOUBLEHEADER

Dieses Wochenende steht in der Nürburgring Langstrecken-Serie zum zweiten Mal ein Wochenende mit zwei Rennen an. Eines findet am Samstag statt, das zweite am Sonntag. Bei der Nennung zum Doubleheader gibt es eine Neuerung: Teams können für beide Rennen melden. Wenn aber am Samstag das Auto kaputtgeht, wird das Nenngeld für Sonntag zurückerstattet. Wieder mit dabei: Der Dacia Logan des Teams Ollis Garage, der sich beim 24h-Rennen am Nürburgring zu einem der Fan-Lieblinge gemausert hat. Nach einer Pause bei NLS 4 ist man nun zurück auf der Nordschleife. Einer der ganz Großen fehlt allerdings: Der Grello von Manthey wird erst für die NLS-Läufe 7, 8 und 9 wieder am Start sein.

BMW M4: UNFALL-ANALYSE

Der BMW M4 GT3 ist nach dem missglückten Renndebüt beim vergangenen NLS-Lauf nicht beim Doubleheader am Start. Es war allerdings als Nächstes auch kein NLS-Einsatz geplant, sondern die Teilnahme beim 24h-Rennen der Creventic-Serie in Portimão am 17. Juli. Das wurde aber aufgrund der neuen Corona-Situation abgesagt. Die Analyse zu dem technischen Defekt, der beim Freitagstraining vor NLS 4 zu einem Unfall geführt hatte, läuft derzeit noch. Es gibt eine Vermutung, aber die Teile sind noch zur Prüfung im Labor.

24h SPA MIT ZUSCHAUERN!

Beim globalen Highlight des GT3-Rennsports, dem 24h-Rennen in Spa (31. Juli / 1. August) sind nun doch Zuschauer zugelassen, wie Veranstalter SRO meldet. Demnach haben die lokalen Gesundheitsbehörden zugestimmt, dass Fans an die Rennstrecke dürfen, die genaue Anzahl ist jedoch noch nicht bekannt und soll im Laufe dieser Woche kommuniziert werden. Den Fans wird auch im Rahmenprogramm einiges geboten: Lamborghini Super Trofeo, GT4 European Series, TCR Europe, Clio Cup Europe und TC France. Der Rennstart für das 24h-Rennen wurde auf 16.30 Uhr festgelegt. Und das Poster zum Rennen gibt es auch schon (siehe oben).

AUDI: LMDH-TEAM FÜR USA?

Am vergangenen Wochenende weilte Allan McNish beim zweiten Rennen der IMSA-Serie in Watkins Glen. Angeblich soll der Schotte in Diensten von Audi bei der Suche nach möglichen Einsatzteams in der LMDh-Klasse helfen. Viel Auswahl bleibt nicht mehr, denn die großen US-Topteams wie Penske (Porsche) und Ganassi (GM/Cadillac) sind bereits vergeben. Bobby Rahal, der seit Jahren die GT-Werkseinsätze von BMW in der IMSA-Serie durchführt, hat angeblich einen Vertrag für die LMDh-Einsätze mit BMW vorliegen – und baut bereits seinen Workshop entsprechend um. Bleibt als viertes und letztes Topteam noch die Mannschaft von Michael Andretti.

FUJI STEHT VOR ABSAGE

Der japanische Lauf zur Sportwagen-WM in Fuji, der für Ende September geplant war, soll angeblich diese Woche abgesagt werden. Als Alternative wird nun offenbar ein Ersatzrennen auf dem europäischen Kontinent angepeilt, als Favoriten gelten Barcelona oder der Circuit Paul Ricard. Die Idee, als Fuji-Ersatz einen Doubleheader im Mittleren Osten durchzuführen (zweimal Bahrain oder einmal Bahrain und einmal Abu Dhabi), ist offenbar wieder vom Tisch.

„Die Fahrer jammern immer schnell“

Die ehemalige Vizeweltmeisterin und FIA-Sicherheitsdelegierte Michele Mouton zieht nach der Wiederauflage der Safari-Rallye Bilanz über wilde Tiere, verwöhnte Fahrer und den richtigen Geschmack von Afrika.

Von: **Markus Stier**

Wie zufrieden sind Sie nach der Safari-Rallye?
Ich bin sogar sehr zufrieden. Wir haben am Ende einen Kompromiss gefunden, der den Fahrern trotz der relativ kurzen Distanz einen ordentlichen Eindruck von Afrika gegeben hat. Mit einer großen Auswahl an Strecken, von eng und kurvig bis weit offen und sehr schnell.

Gibt es etwas, was Ihnen weniger gefallen hat?
Ich bin nicht so glücklich mit dem letzten Tag. Der war mir mit seinen Zehn-Kilometer-Prüfungen zu kurz, aber natürlich muss man auch die Belange des Promoters berücksichtigen, der das so wünscht. Immerhin gab es ja trotzdem noch genug Dramen.

Was hat im Vorfeld mehr Sorgen bereitet: Die Menschen oder die Tiere?
Um die Leute habe ich mir keine Sorgen gemacht. Ich war ja schon 2019 bei der Probe-Rallye dabei, und dort konnte man sehen, dass die Organisation gut funktionierte. Man hat die Zuschauer inklusive der VIP-Zonen auf wenige Punkte nahe dem Ziel der Prüfungen konzentriert. Ich habe mir mehr Gedanken um die Tiere gemacht, schließlich waren wir ja nicht selten in Natur-Reservaten unterwegs. Die Tiere dort sind das Geräusch eines gewöhnlichen Toyota Land Cruisers gewohnt, aber eben nicht das von World Rally Cars. Aber an den meisten Stellen war das Gelände ja offen und die Tiere weit zu sehen.

Was könnte man verbessern?
Zunächst mal war die Rallye schon jetzt gut organisiert. Das muss man mal erwähnen. Für die Zukunft sollte man noch mehr frische Prüfungen finden und nicht in den nächsten Jahren die jetzigen immer wiederholen. Der Service Park in Naivasha liegt sehr zentral in einem Gebiet mit vielen Möglichkeiten. Wenn sie also wirklich wollen, kriegen sie das hin.


FIA

„Wenn ich eine wirkliche Sorge hatte, dann dass der Veranstalter zu viele Passagen entschärfen könnte.“
Michele Mouton

Sie arbeiten eigentlich bei der FIA, waren aber in diesem Fall in das Streckendesign miteingebunden. Wie das?
Sie wollten meine Meinung. Ich fahre als Sicherheitsdelegierte ja ohnehin immer alle Strecken ab. Ich war 2019 hier, und ich habe in den Achtzigern als Fahrer noch die klassische Safari miterlebt.

Haben Sie die eigentlich damals gemocht?
Ich habe sie geliebt. Die Freiheit in diesem riesigen offenen Gelände hat mir sehr gefallen. Der erste Tag damals war länger als die gesamte heutige Rallye. Die East African Safari Classic war die einzige historische Rallye, die ich nach meiner Karriere gefahren bin.

Da ist Ihnen 2003 an Ihrem Ford Escort am ersten Tag ein Rad davongerollt. Würden Sie noch mal antreten.
Ich bin jetzt 70, das eine Mal war genug.

Haben Sie eine favorisierte Prüfung?
Der „Schlafende Krieger“ war fantastisch. Ich mochte überhaupt den ganzen Samstag mit seinen freien, offenen Strecken. In Europa guckt man immer nur nach Kurven, hier geht es oft geradeaus, aber dafür muss man sehr auf den Untergrund achten. In Afrika braucht man einen weiteren Blickwinkel.

Ausgerechnet den Samstag fand Ott Tänak eher weniger anspruchsvoll. Und was den Rest angeht, hat er vor der Rallye gemotzt, dass die Strecken eher für Dakar-Autos taugen.
Das ist insofern witzig, weil er noch nie an der Dakar teilgenommen hat. Die heutige Fahrergeneration ist solch harte Strecken nur noch in vereinzelten Fällen wie in der Türkei oder wenigen Abschnitten auf Sardinien gewohnt. In Afrika zu fahren ist eben etwas völlig anderes, so wie das Fahren auf Schnee etwas ganz Eigenes ist.

Die Bilder 2019, als das halbe Feld im Sand stecken blieb, haben viele abgeschreckt …
Das gehört eben hier mit dazu. Wenn ich eine wirkliche Sorge hatte, dann dass der Veranstalter zu viele Passagen entschärfen könnte. Das Fahren im tiefen Sand muss man eben auch können. Die Fahrer beschweren sich immer schnell. Die können froh sein, dass es nicht geregnet hat, dann wäre es ja noch viel heftiger geworden.



Michele Mouton

Geburtstag: 23.6.1951
Geburtsort: Grasse
Herkunftsland: Frankreich
KARRIERE-HIGHLIGHTS
1973: erste Rallyes
1974: erster WM-Lauf auf Alpine A110 (Korsika)
1982: erster von vier WM-Siegen auf Audi Quattro, Vizeweltmeisterin
1988: Mitbegründerin des Race of Champions
seit 2017: Rallye-Sicherheitsdelegierte der FIA

Es gibt viele Stimmen, die sagen, dass die wiederauferstandene Safari eigentlich keine richtige Safari mehr ist. Was erwidern Sie denen?
Trotz des kurzen Formats hatten wir eine echte Safari-Rallye mit der ganzen Bandbreite, die Afrika zu bieten hat. Ich denke, die Fahrer haben davon einen ziemlich guten Eindruck bekommen.

Die Reaktionen im Ziel waren durch die Bank erstaunlich wohlwollend …
Ich war auch überrascht. Ich habe viele positive Rückmeldungen erhalten.

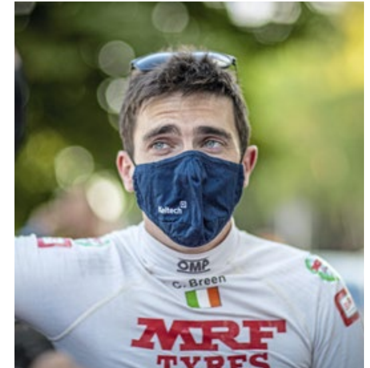
Wie es aussieht, fährt die WM auch in den kommenden Jahren in Kenia, die Frage ist: Bis wann? Der Promoter sagt drei, Präsident Kenyatta fünf Jahre. Was stimmt denn nun?
Ich habe auch beide Zahlen gehört. Letztlich muss das der Promoter entscheiden. Aber generell bin ich der Meinung, dass wir diese Extra-Attraktionen in der WM brauchen. Wir waren dieses Jahr schon am Polarkreis und jetzt am Äquator. Ist das nicht fantastisch? ■

Nicht zu halten



In einer eigenen Liga: Start-Ziel-Sieger Gryazin

ERC



Erstes Podium für MRF: Breen

ERC



Sprung nach vorne: Junior Loof

ERC

EM-Gaststarter Nikolay Gryazin feierte bei der Rallye Liepaja einen souveränen Start-Ziel-Sieg. Während Fabian Kreim und Fabio Schwarz nach Unfällen vorzeitig ausschieden, stürmte U27-Junior Nick Loof erneut aufs Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Nirgends ist die kontinentale Elite schneller unterwegs als auf den Schotterpisten rund um die lettische Hafenstadt Liepaja. Und kaum ein Fahrer scheint sich bei dem Hochgeschwindigkeitsritt mit Schnitten von über 120 Stundenkilometern wohler zu fühlen als der russische WRC2-Pilot Nikolay Gryazin, der wie bei seinen Siegen 2017 und 2018 mit einer lettischen Lizenz antrat. Die namhafte Konkurrenz war gewarnt, doch weder die WM-Asse Andreas Mikkelsen (Skoda), Craig Breen (Hyundai) und Europameister Alexey Lukyanuk (Citroën) noch sonst einer der 35 Fahrer eines Rally2-Turboallradlers konnten VW-Polo-Pilot Gryazin halten.

Am Freitag markierte der 23-Jährige vier von vier möglichen Bestzeiten. Breen konnte mit 10,6 Sekunden Rückstand noch folgen. Der Drittplatzierte Efrén Llarena (Skoda) lag schon 24,3 Sekunden zurück, Lukyanuk 25,5. Mikkelsen haderte mit einer frühen Strafminute, würde aber auch ohne diese bestenfalls um die Podestplätze kämpfen. Der Routinier fand sich gar hinter Fabian Kreim wieder, der nach starkem Auftakt als Sechster vor Hyundai-Junior Ole Cristian Veiby und Mikkelsen lag.

Am Samstagvormittag rutschte der dreimalige Deutsche Meister auf dem schlüpfrigen Geläuf erst auf Rang 7 ab und eine Prüfung später in einen Graben – das Aus mit einer gebrochenen Spurstange am VW Polo. Ebenfalls in der achten Prüfung endete die Fahrt des erst 16-jährigen Fabio Schwarz mit einem Überschlag. Am Vortag hatte der Sohn von Ex-WM-Pilot Armin Schwarz im Ford Fiesta Rally4 noch den zweiten Platz in der lettischen Junioren-Meisterschaft gefeiert.

Deutlich besser lief es für Markengefährte und Landsmann Nick Loof. Wie schon beim EM- und Schotter-Debüt in Polen ging der 21-jährige Westfale das Tempo der schnellsten Junioren mit. Im Ziel profitierte Loof zudem von der Disqualifikation des vermeintlich siegreichen Lokalmatadors Martins Sesks aufgrund eines unerlaubten Ladeluftkühlers und landete dadurch erneut auf dem Podium der U27-Junioren.

Auch in der kontinentalen Topklasse wurden die FIA-Kontrolleure fündig. Während der Sechstplatzierte Veiby aufgrund einer veränderten Position des Hyundai-Heckspoilers disqualifiziert wurde, entging Markengefährte Breen einem ähnlichen Urteil nur knapp. Beim erneuten Nachmessen am Dienstwagen des Iren zeigten sich nur minimale Toleranzen und Sanktionen blieben aus. So konnte Breen ohne auch nur eine Bestzeit markiert zu haben, den zweiten Platz und damit die erste EM-Podiumsplatzierung von Reifenausrüster MRF feiern. Europameister Lukyanuk schob sich im Endspurt noch am spanischen Reiter Llarena vorbei auf Rang 3. Gryazin hatte da längst Gas rausgenommen, um seinen dritten EM-Erfolg in Lettland nicht noch durch ein unnötiges Missgeschick zu gefährden. ■

RALLYE LIEPAJA LETTLAND (1.–3. JULI 2021)

Zweiter von acht EM-Läufen, 10 Wertungsprüfungen über 179,02 km

1.	Gryazin / Aleksandrov (RUS/RUS), VW Polo Rally2	1:30.50,3 h
2.	Breen / Nagle (IRL/IRL), Hyundai i20 Rally2	+ 17.3 s
3.	Lukyanuk / Eremeev (RUS/RUS), Citroën C3 Rally2	+ 30,9 s
4.	Llarena / Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 56,8 s
5.	Mikkelsen / Floene (N/N), Skoda Fabia Rally2	+ 1.13,3 min
6.	Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 1.22,2 min
7.	Pietarinen / Linnaketo (FIN/FIN), Skoda Fabia Rally2	+ 2.11,8 min
8.	Cais / Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta Rally2	+ 2.22,5 min
9.	Fernandez / Garcia (RA/RA), Skoda Fabia Rally2	+ 2.41,6 min
10.	Tempestini / Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 2.59,9 min

Bestzeiten: Gryazin 7, Mikkelsen 2, Lukyanuk 1

EM-STAND NACH LAUF 2

1.	Alexey Lukyanuk (RUS)	64 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (N)	55
3.	Miko Marczyk (PL)	41
4.	Nikolay Gryazin (RUS)	39
5.	Efrén Llarena (E)	37
6.	Craig Breen (IRL)	34
7.	Nil Solans (E)	25
8.	Erik Cais (CZ)	21
9.	Norbert Herczig (H)	20
10.	Emilio Fernandez (RA)	16

Junioren U 28 (Einheits-Rally3)

1.	Ken Torn (EST)	73 Punkte
2.	Jon Armstrong (GB)	39
3.	Oscar Solberg (N)	32

Junioren U 27 (Rally4)

1.	Sami Pajari (FIN)	69 Punkte
2.	Nick Loof (D)	52
3.	Kaspar Kasari (EST)	48



Takamoto Katsuta muss keine Marken-Punkte sammeln

TOYOTA

Rallye-WM

Kein Druck auf Katsuta

Trotz seiner guten Entwicklung und dem bevorstehenden Karriereende von Weltmeister Ogier hat Toyota entschieden, dass Takamoto Katsuta kommende Saison weiter im vierten Werks-Toyota sitzt.

Von: **Reiner Kuhn**

Ob auf Eis, Schnee, Asphalt oder Schotter, Klassiker in Monte Carlo, Neuland in Kroatien oder Hardcore-Ritte auf Sardinien – Takamoto Katsuta landete am Ende immer in den Top 6. Besser noch: Bei der Rückkehr nach Kenia führte der 28-jährige Japaner zwischenzeitlich das WM-Feld an und feierte mit Rang 2 hinter Weltmeister Sébastien Ogier seine ersten Podiumsplatz.

In der Tabelle liegt Katsuta als Fünfter einen Platz und zehn Zähler vor seinem Teamkollegen Kalle Rovanperä. Dabei hat der Japaner anders als alle anderen Toppiloten in dieser Saison noch nicht einmal auf der Powerstage gepunktet. „Daran muss und werde ich arbeiten. Aber im Moment ist es wichtiger, die Rallyes sauber fertig zu fahren, anstatt hinten raus zu viel zu riskieren", sagt Katsuta und erklärt: „Noch bin ich nicht so weit wie meine Teamkollegen. Da bei der enormen Leistungsdichte die Zusatzpunkte auf der Powerstage für den möglichen Titelgewinn extrem wichtig sind, denken sie über das ganze Wochenende auch an die Strategie für die finale Prüfung. Ich konzentriere mich dagegen noch voll darauf, gut durch das Wochenende zu kommen."

Das ist auch ganz im Sinne von Toyota-Teammanager Kaj Lindström und Teamchef Jari-Matti Latvala: „Keine Frage, wir sind von seiner Entwicklung begeistert, schließlich saß ‚Tako' vor dieser Saison bei genau sieben WM-Läufen am Yaris-WRC-Steuer. Ich bin mir aber sicher, dass er künftig noch öfter ganz vorne mitfahren und auf dem Podium stehen wird. Dennoch werden wir nicht den Fehler machen und den Druck auf ihn erhöhen. Er wird 2022 weiter in einem vierten Yaris sitzen."

Damit ist auch klar: Toyota sucht einen WRC-erprobten Fahrer als Ersatz für den künftigen Unruheständler Ogier. Die besten Karten sollen die beiden Finnen Esapekka Lappi und Teemu Suninen haben. ■

Hyundai WM-Teammanager

Marcos für Penasse

Bei der Rallye Estland wird Alain Penasse ein letztes Mal als Hyundai-Teammanager fungieren. Nachfolger Pablo Marcos steht derweil schon bereit.

Am Rande der Safari Rallye Kenia bestätigte der langjährige Hyundai-Teammanager Alain Penasse, dass sich seine Wege und die der Hyundai Motorsport GmbH nach acht gemeinsamen Jahren trennen. Der Belgier zeigt sich über diese Entscheidung verwundert, weiß aber von der Krux seines freiberuflichen Arbeitsverhältnisses. Wenn Penasse beim kommenden WM-Lauf in Estland (15. – 18.07.) ein letztes Mal im Einsatz ist, soll sein Nachfolger Pablo Marcos schon vor Ort sein. Der Spanier arbeitet seit November 2015 mit Hyundai zusammen, insbesondere bei der Logistik für WM-Läufe, aber auch bei nationalen Events. „Pablo hat sich als hochgeschätzter Mitarbeiter hervorgetan. Es war eine logische Entscheidung, ihn in die Position des Teammanagers zu befördern", so ein Hyundai-Sprecher. ■ RK



VALLERIN

Marcos: Einarbeitung in Estland

Rallye Deutschland

ADAC hofft weiter

In Sachen WM-Kalender 2022 scheinen die FIA-Würfel gefallen. Der ADAC hofft dennoch weiter und intensiviert die Gespräche mit dem WM-Promoter.

Die MSa-Meldung über den am Rande der Rallye Kenia durchgesickerten WM-Kalender 2022 sorgte vor allem in Deutschland für Erstaunen. Dabei ist der Vorschlag des WM-Promoters längst bei der Rallye-WM-Kommission, die ihn dem FIA-Weltrat zur Bestätigung vorlegt. Nur schwer vorstellbar, dass sich daran bis zur anstehenden Weltratssitzung an diesem Freitag noch etwas ändert.

Trotz seiner späten Bemühungen sieht man beim ADAC nur bedingt Versäumnisse. „Wir erwarten, dass der WM-Promoter sehr zeitnah ein Signal gibt, ob mit einer WM-Veranstaltung in Deutschland in den kommenden Jahren gerechnet werden kann", so ein ADAC-Sprecher. Ob damit eine frühzeitigere Bewerbung für 2023 gemeint ist, lassen die Münchner offen. ■ RK



DORRENBÄCHER

2022 wird es an der Mosel wohl ruhig bleiben. Die Hoffnung ruht auf 2023



Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
FÜR SIE ZUR WAHL
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Elliott: Nach Start aus dem Hinterfeld doch noch souveräner Sieger

MOTORSPORT IMAGES

Der Champ ist zurück

Chase Elliott (Chevrolet) zeigte sich wieder mal als Roadcourse-Spezialist und holte sich bei der Rückkehr nach Road America den zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum ersten Mal seit 65 Jahren fuhr die erste Liga des NASCAR-Sports wieder in Road America. Und schaut man sich die Roadcourse-Rennen der jüngeren Vergangenheit an, so musste Chase Elliott als der ganz große Favorit gelten. 2021 wurde er aber auch schon zweimal geschlagen: Auf dem Rundkurs von Daytona war er der Schnellste, wurde aber kurz vor Schluss gedreht. In Sonoma war er nicht der Schnellste und musste Hendrick-Teamkollege Kyle Larson den Vortritt lassen.

Elliott erst im Rennen stark

Auch in Elkhart Lake machten zunächst die Stallgefährten den besseren Job. William Byron holte sich im Qualifying die Pole-Position, Kyle Larson komplettierte die erste Startreihe. Elliott startete nur auf Position 32, nachdem er gleich zweimal eine Gelbphase im Qualifying erwischte. Doch mit dem Mut der Verzweiflung ging es schon im Verlauf der ersten Stage (Sieger: Byron) bis auf Platz 10 vor. Am Ende der zweiten Stage (Sieger: Tyler Reddick) opferte Elliott die Punkte fürs Segment für den zweiten Startplatz beim Restart.

Nachdem er kurzzeitig auf P3 zurückgefallen war, holte er sich die Spitze und gab sie nur noch mal kurzzeitig ab, als 20 Runden vor Schluss noch einmal Gelb ausgerufen wurde, wobei Aric Almirola und Ryan Blaney (Ford) mit einem Taktik-Glücksgriff den Restart anführten. Nur wenig später war Elliott wieder vorbei und fuhr den Sieg ein.

„Gestern (im Training) hatte ich nie das Gefühl, in einen Rhythmus zu kommen. Das hatte ich erst ungefähr zur Rennmitte“, sagte Elliot. Zweiter wurde Daytona-Road-Sieger Christopher Bell (Toyota), der sich kurz vor Schluss gegen Teamkollege Kyle Busch durchsetzte.

Ganassi verkauft Team

Schon vor dem Rennen in Elkhart Lake platzte eine Bombe: Chip Ganassi verkauft den NASCAR-Arm seines Teams an Justin Marks – und damit an einen seiner ehemaligen Fahrer. Marks hat gemeinsam mit dem Rapper Pitbull zur Saison 2021 das Team Trackhouse Racing gegründet, das 2022 auf zwei Fahrzeuge aufstocken wird. Daniel Suárez, der aktuelle Fahrer, ist gesetzt. Von den aktuellen Ganassi-Piloten hat wohl Ross Chastain die besten Karten auf das zweite Cockpit, da Kurt Busch vor dem Absprung zum Team 23XI Racing steht. Auch die Mannschaft von Denny Hamlin und Michael Jordan will 2022 auf zwei Autos aufstocken, das zweite Cockpit neben Bubba Wallace ist noch vakant.

Auch im Ford-Lager tut sich was. Brad Keselowski scheint als neue Speerspitze bei Roush-Fenway Racing gesetzt. Offiziell wird es aber wohl aus vertraglichen Gründen erst im September. Wer sein Penske-Cockpit übernimmt, ist unklar. Cup-Aufsteiger Austin Cindric soll eigentlich zunächst beim Kundenteam der Wood Brothers fahren, doch nun könnte auch der direkte Aufstieg ins A-Team möglich sein. Das könnte Matt DiBenedetto retten. Auch bei Stewart-Haas Racing ist Vieles offen. Bisher ist nur Kevin Harvick offiziell für 2022 gesetzt. ■

NASCAR CUP SERIES

Elkhart Lake/Wisconsin (USA)
20. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Christopher Bell (USA)	Toyota
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Chase Briscoe (USA)	Ford
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
9.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
10.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 20 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	798 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	795
3.	Byron (Chevrolet)	713
4.	Kyle Busch (Toyota)	685
5.	Logano (Ford)	678
6.	Elliott (Chevrolet)	674
7.	Truex Jr. (Toyota)	634
8.	Blaney (Ford)	603
9.	Harvick (Ford)	599
10.	Keselowski (Ford)	593



NASCAR

Wieder obenauf: Chase Elliott

Klappt es diesmal? 2003 fiel die Steilkurven-Premiere Reifenproblemen zum Opfer

MOTORSPORT IMAGES

DTM

Vollgas ins Oval-Stück

Die DTM gibt weiter Vollgas, und das im wörtlichen Sinne. Offensichtlich gegen den Willen der Teams wurde entschieden, dass man am Lausitzring einen Teil des dortigen Triovals mitbenutzt.

Von: **Michael Bräutigam**

Dieses, also statt des Anfangsgeschlägels einfach Turn 1 des Triovals mitzubenutzen, ist schon 2003 einmal in die Hose gegangen. Damals gab es Schäden an den Dunlop-Reifen, die den Belastungen der leicht erhöhten Steilkurve nicht gewachsen waren. So blieb es bei Trainingsfahrten auf der alternativen Streckenvariante, Rennen gab es aber noch keine.

Das soll sich nun ändern. Ein „atemberaubendes, unvergessliches Erlebnis“ verspricht ITR-Eventchef Frederic Elsner den Fans, die ja wie berichtet erstmals wieder an der Strecke zugelassen sind. Dumm nur: Viele Fans hatten sich jetzt schon extra Tickets für die Tribüne an der eigentlichen ersten Kurve reserviert, weil dort viel Action geboten ist. Nun sitzt man praktisch einfach nur an der verlängerten Geraden. Auch bei den Aktiven ist dem Vernehmen nach wenig positives Feedback zu bekommen. Beim ITR-Test im Mai fuhr man schließlich die GP-Variante, nun sind die Setup-Daten (und auch die für die BoP) wohl nur noch statistischer Natur.

Schwebendes Verfahren

Hinter den Kulissen wird also viel geredet. Übrigens auch immer noch über Monza. Wie die DTM erst letzte Woche bekannt gab, läuft noch ein Verfahren zum Samstags-Quali im Königlichen Park. Worum genau es geht, wurde offiziell nicht bekannt. Es soll jedoch um eine möglicherweise fehlerhafte Spritprobe des Pole-Manns Vincent Abril gehen. Im schlimmsten Fall drohen ihm drei Punkte Abzug, die er für die Pole bekommen hatte.

Vor dem Lausitz-Wochenende deutet sich noch eine weitere Änderung an. Wie Gerhard Berger andeutete, findet er die Erfolgsgewichte für die Top 3 eines Rennens überzogen. Möglicherweise werden diese also bereits zum nächsten Rennen abgeschafft oder zumindest verringert. ■

WTCR

Im Gleichgewicht?

Am Wochenende gastiert die WTCR in Aragón. Dafür gibt es eine neue BoP und erstmals im neuen Jahr die Kompensationsgewichte.

Die Rufe der Konkurrenz wurden scheinbar erhört: Der Hyundai Elantra wird für den Spanien-Auftritt zumindest ein wenig eingebremst. Zehn Kilo BoP-Gewicht und 40 kg Kompensationsgewicht müssen die Autos von Engstler und BRC zuladen. Noch härter erwischt es jedoch Honda. Sie müssen ebenfalls 10 kg laut neuer BoP zuladen und dazu noch 60 kg Kompensationsgewichte. Der Lynk & Co muss immerhin 10 kg Kompensationsgewicht einladen.

Audi und Cupra bekommen keine Kompensationsgewichte und dürfen sogar noch ausladen. Audi darf 30 kg leichter sein und zudem 10 mm tiefer fahren als zuletzt in Estoril. Beim Cupra bleibt die Bodenfreiheit unverändert, aber man darf 20 kg ausladen. Insgesamt ist der Honda in Aragón 80 kg schwerer als das leichteste Auto (Cupra) und 30 kg schwerer als der Hyundai. ■ MBR



WTCR

Großes Delta: Honda muss 70 kg zuladen, Cupra darf 20 kg rausnehmen

TCR Ibérico/Spanien

Jetzt Doppel-Leader

Mike Halder (Honda) gewann zwei der drei Rennen der TCR Spanien in Jarama. Damit führt er nun zwei Wertungen an.

Ein Sieg im ersten sowie dritten Lauf, dazu ein dritter Platz im Reversed Grid des zweiten Laufs – die Wochenend-Bilanz für Mike Halder könnte kaum besser ausfallen. Weil die Rennen gleichzeitig der Auftakt zur TCR Ibérico waren, baut er nicht nur die Führung in der Spanischen Meisterschaft vor Alejandro Cutillas aus, sondern übernimmt sie auch im übergeordneten iberischen Sprint-Championat.

Großes Pech hatte dagegen seine Schwester Michelle, die nach technischen Problemen schon im ersten Lauf nur Sechste wurde. Im zweiten Lauf sorgten Elektronik-Spinnereien nicht nur fürs vorzeitige Aus, sondern auch dafür, dass sie beim dritten Rennen gar nicht erst starten konnte. Eine weitere Dame im Feld, Alba Cano (Cupra), holte sich derweil im zweiten Durchgang einen Laufsieg. Das nächste Rennen zur TCR Spanien findet Ende Juli im Motorland Aragón statt. ■ MBR



TCR

Wieder in Jubelpose: Mike Halder gewann zwei der drei Jarama-Rennen

Porsche Supercup

Ten Voorde auf Titelkurs

Larry ten Voorde ist Titelverteidiger im höchsten Porsche-Markenpokal. Und nach zwei Siegen in den ersten drei Rennen zeichnet sich jetzt schon ab, dass er wieder der große Favorit sein dürfte.

Von: **Michael Bräutigam**

Egal ob im „alten" Cup-Elfer oder im seit diesem Jahr eingesetzten neuen Einheits-Rennfahrzeug auf Basis des 911 Generation 992: Larry ten Voorde ist der Mann, den es zu schlagen gilt. Der Saisonstart in Monte Carlo lief für den Niederländer aus dem Team GP Elite bereits perfekt. Erst Pole, dann Start-Ziel-Sieg – wobei „Start-Ziel" auch nur relativ zu sehen war: Wegen eines Massencrashs in der ersten Runde musste das Rennen ein zweites Mal gestartet werden. Doch dann gab es für Ten Voorde kein Halten mehr. „Das war ein Auftakt nach Maß", freute sich der Meister.



PORSCHE

Neues Auto, alter Sieger: Larry ten Voorde will den nächsten Meistertitel

Auf Platz 2 folgte Jaxon Evans, der seinen Status als Porsche-Junior zwar verloren hat, in Diensten des Alméras-Teams aber dennoch zeigt, dass er zu Top-Leistungen imstande ist. Nahezu sensationell komplettierte mit Evans' Teamkollege Dorian Boccolacci ein Rookie das Podest.

Nach fünfwöchiger Pause ging es in Spielberg mit dem zweiten Saisonlauf weiter – wieder hieß der Start-Ziel-Sieger Larry ten Voorde, wieder dominierte er scheinbar nach Belieben.

Evans erster Verfolger

Um Platz 2 wurde nur in der Anfangsphase gekämpft, wobei sich Ayhancan Güven (BWT Lechner Racing) vor Leon Köhler (Nebulus Racing by Huber) und Boccolacci durchsetzte, danach waren die Positionen bezogen. „Ich hatte keine Chance, Larry in der Anfangsphase anzugreifen. Danach war er zu überlegen", konstatierte Güven.

Der Mann aus Istanbul avanciert derweil zum Pechvogel der Saison. In Monaco rollte er eine Runde vor Schluss auf P5 liegend ohne Vortrieb aus. Nach P2 beim ersten Spielberg-Auftritt sah auch das zweite Rennen am Red Bull Ring vielversprechend aus. Doch auf P3 liegend fiel Güven erst mit schleichendem Plattfuß zurück, dann sprang der Reifen ganz von der Felge, und der zweite Nuller des Jahres war besiegelt.

Den ersten Sieg des Jahres gab es dagegen für Evans, der sich das ganze Rennen über Dylan Pereira (BWT Lechner Racing) vom Leib halten konnte. Ten Voorde fehlte diesmal der Speed für ganz vorne, wobei er natürlich vom Pech Güvens profitierte und noch den dritten Platz holte. Evans hat nun Blut geleckt: Nach den Plätzen 2, 6 und 1 liegt er auf P2 der Tabelle. Sein Rückstand auf Tabellenführer Ten Voorde (67 Punkte) beträgt aber auch bereits zwölf Zähler. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Das nächste Doppel?

Wie im Supercup, so im Carrera Cup: Larry ten Voorde liegt zur Halbzeit der Saison im deutschen Championat an der Tabellenspitze. Gelingt dem Niederländer wie 2020 der Titel-Doppelschlag?

Von: **Michael Bräutigam**

Acht Rennen, vier Siege. Diese Bilanz kann sich im hart umkämpften Carrera Cup sehen lassen. Und folgerichtig liegt Larry ten Voorde (GP Elite) auch nach vier von acht Rennwochenenden an der Tabellenspitze. Es ist aber nicht so, dass der Niederländer unschlagbar wäre. Denn zwischen dem Auftakt-Doppelsieg in Spa und seinem zweiten Doppelschlag in Monza gab es zwei für seine Verhältnisse durchwachsene Rennwochenenden. In Oschersleben musste er sich am Samstag Ayhancan Güven (Phoenix Racing) geschlagen geben, der wie im Supercup auch im Carrera Cup direkt beim Auftakt einen Nuller geschrieben hatte. Am Sonntag holte Laurin Heinrich (Van Berghe Huber Racing) seinen ersten Sieg vor Güven und Ten Voorde.

Weiter ging die Reise nach Spielberg, wo Leon Köhler (Nebulus Racing by Huber) am Samstag der vierte verschiedene Sieger im fünften Saisonrennen wurde. Ten Voorde baute mit P2 seine Tabellenführung vor Heinrich (P4) aus. Heinrich machte am Sonntag echte „Big Points", holte seinen zweiten Saisonsieg und, weil Ten Voorde diesmal nur Sechster wurde, sogar die kurzzeitige Tabellenführung.

Nur eine Woche später schlug der Niederländer in Monza zurück. Der besagte zweite Doppelsieg des Jahres katapultierte den Titelverteidiger wieder an die Spitze der Gesamtwertung. Dennoch: Heinrich, der aus dem Simracing kommt und dort zur Weltspitze zählt, ist mit 14 Punkten Rückstand zum größten Titelrivalen avanciert. Güven rennt noch immer seinem Nuller aus Spa hinterher und liegt bereits 40 Punkte zurück auf P3 der Tabelle.

In der Pro-Am-Wertung führt zur Saisonhalbzeit Carlos Rivas (Black Falcon), bei den Rookies sein Teamkollege Loek Hartog. ■



PORSCHE

Die Verfolger: Laurin Heinrich führte die Tabelle sogar schon kurzzeitig an

GTC Race & Goodyear 60

Mercedes dominierte

Drei Rennen, drei Siege: Der mit dem SpaceDrive-System ausgestattete Mercedes-AMG GT3 von Tim Heinemann und Patrick Assenheimer dominierte in Oschersleben.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Auftakt in der Magdeburger Börde wurde zur Triumphfahrt für das Rennauto ohne Lenkstange. Schon der 60-minütige Lauf des „Goodyear 60" lief perfekt: Tim Heinemann hatte den Mercedes auf die Pole gestellt und übergab ihn in Führung liegend an Patrick Assenheimer, der mit all seiner Routine aus GT Masters und VLN/NLS den Sieg eintüten konnte. Zweite wurden die Markenkollegen Heiko Neumann und Marvin Kirchhöfer vor Einzelkämpfer Salman Owega im Phoenix-Audi.

Im ersten Sprintlauf des GTC Race setzte sich Heinemann um 0,8 Sekunden und damit denkbar knapp vor Owega durch, P3 ging an Heiko Neumann. Der zweite GTC-Lauf war dann wieder Assenheimers Triumphfahrt, der vor Jannes Fittje (Bernhard-Porsche) und Markus Winkelhock (SpaceDrive-Audi) gewann. Winkelhock und Fahrpartnerin Carrie Schreiner waren im Goodyear-60-Rennen die tragischen Helden: Eigentlich hatte man P2 geholt, eine Strafe für zu frühes Überholen (eines GT4-Autos) beim Restart ließ sie aber auf P6 abrutschen. ■



GTC RACE/TRIENITZ

Drei Rennen, drei Siege für den SpaceDrive-Mercedes in Oschersleben

STT H&R Cup

Alzen mit Holperstart

Uwe Alzen (Audi) erlebte einen holprigen Start ins Unternehmen Titelverteidigung. Beim Auftakt in Oschersleben gewann zweimal Jürgen Bender mit seiner Corvette.

Von: **Michael Bräutigam**

Er war der große Favorit, und er schien auch alles perfekt umzusetzen. Uwe Alzen, der sich den Titel 2020 mit Ralf Glatzel (Ford Fiesta) teilte, fuhr souverän zur Pole-Position für den ersten Lauf. Über drei (!) Sekunden brummte er mit seinem Audi R8 LMS GT3 Ulrich Becker (Porsche 911 GT3 R) auf. Und so wunderte sich auch niemand, dass Alzen im Rennen auf und davon fuhr – zumindest, bis er mit technischen Problemen immer langsamer wurde und die Box ansteuern musste.

Bender, der sich mit seiner Callaway-Corvette im Duell gegen Becker durchsetzte, nahm es mit Kusshand und holte sich den Sieg. „Der Sieg war am Ende etwas glücklich. An der Performance fehlt noch ein bisschen", so Bender. Beinahe ein Abziehbild war der zweite Lauf: Alzen wieder klar auf Pole, zieht weg – und muss dann aufgeben, weil sich eine Radmutter löst. Wieder war Bender in der Abstauber-Position, und wieder holte er den Sieg.

Damit ist er auch der erste Tabellenführer. Mit 41,6 Punkten liegt er knapp vor Glatzel (40,7), der sich in Division 3 zweimal ganz souverän durchsetzen konnte. Auch Max Frederik Gruhn (Audi RS 3 LMS) sammelte dicke Punkte: Ein zweiter Platz und ein Sieg in Division 2 bedeuten 38,2 Zähler für den Audi-Fahrer.

Schnellster der Division 2 war eigentlich Ralf Ott in seinem KTM X-Bow GT4. Nach einem Sieg am Samstag musste er aber im Sonntagsrennen mit technischen Problemen vorzeitig aufgeben. ■



STT

Abgestaubt: Nach den Alzen-Problemen holte Jürgen Bender die Siege

NACHRICHTEN

RCN: TITELVERTEIDIGER WIEDER IM RENNEN

In der Corona-Saison 2020 holte sich Stein Tveten den Titel. Auch 2021 kämpft er um die Meisterschaft in der zweiten Nordschleife-Liga. In den ersten vier Läufen setzte er sich bereits an die Tabellenspitze, doch beim zweigeteilten fünften Lauf gab es nach einer Kollision einen Nuller im BMW – bei gleichzeitigem Gesamtsieg mit dem Porsche, auf dem er aber keine Punkte sammeln durfte. Tabellenführer sind nun Lars Harbeck und Sven Markert (BMW). Mit Streichergebnis ist aber auch Tveten weiter im Rennen.

NES 500: DOPPELSIEGER

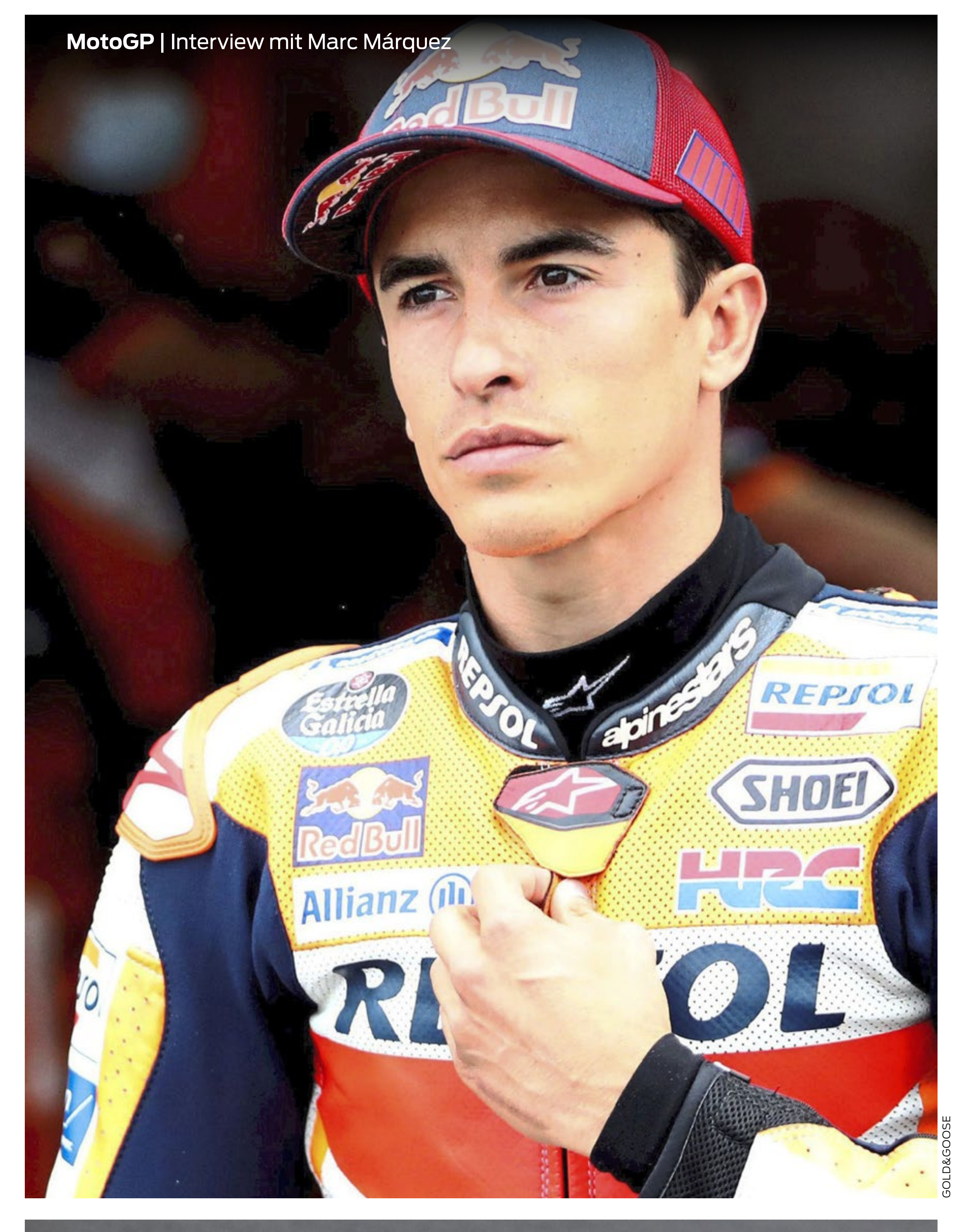
Arne Hoffmeister und Florian Wolf (BMW M4 GT4) konnten sich sowohl beim Auftakt in Hockenheim als auch in Oschersleben den Gesamtsieg sichern. Beim dritten Lauf in Assen führte das BMW-Duo erneut, doch weil Heiko Hammel und Reinhard Nehls (Opel Astra TCR) eine Code-60-Phase klug ausnutzten, fuhren diese zum ersten Saisonerfolg.

BMW 318 TI CUP: SCHON WIEDER VOLLES HAUS

Seit Jahren erfreut sich die DMV BMW 318 ti Cup großer Beliebtheit. Auch 2021 gibt es ein volles Feld mit über 40 Autos. Nachdem mittlerweile acht Läufe ausgefahren sind, haben sich auch die Titelfavoriten herauskristallisiert. Tabellenführer ist Sebastian Vollak, der fünf Siege zu Buche stehen hat – allerdings auch einen Ausfall und einen 13. Platz. Erste Verfolger sind die Titelverteidiger Florian Sternkopf und Kevin Walter.

NATC: KTM-ERFOLGE

Rupert Atzberger und Ralf Ott sorgten beim zweiten Saisonevent in Oschersleben für gleich zwei KTM-Doppelsiege beim Norddeutschen ADAC Börde Tourenwagen Cup. Beim Auftakt in Assen siegten Hinrich und Maurice Thormälen (BMW M3) je einmal.



GOLD&GOOSE

Seit der Rückkehr von seiner schweren Oberarm-Verletzung musste der achtfache Weltmeister Marc Márquez so manche bittere Pille schlucken. Doch nach dem Sieg auf dem Sachsenring und einem guten Rennen in Assen geht er beruhigt in die Sommerpause.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich nach der ersten Saisonhälfte?
Diese war die schwierigste Zeit meiner Karriere. Ich hatte mit meinem Körper zu kämpfen, und der Druck war unheimlich hoch. Es war auch nicht leicht, die Rennen richtig anzugehen. Vom hinteren Teil des Feldes zu starten und um Plätze im Mittelfeld zu kämpfen, wo ich es doch gewohnt war, zu gewinnen. Die Leute erwarten viel von mir, dabei habe ich noch Probleme, für die ich Zeit brauche. Es wird weiter Höhen und Tiefen geben. Auf dem Sachsenring hatte ich so gut wie keine Probleme. Es ist aber auch ein spezieller Kurs mit vielen Linkskurven. Nach Assen war ich deshalb noch glücklicher, denn nun sind einige Fragezeichen verschwunden. Ich war dort in der Lage, gut zu fahren. Dabei hatte ich seit Jerez kein Rennen mehr auf einer Strecke beendet, die rechtsherum geht.

Wie belastend war das Wochenende in Assen?
Assen war wirklich kein leichtes Wochenende. Ich hatte einen ganz üblen Sturz am Freitag. Am Samstag wollte mein Körper zunächst nicht, das Gefühl wurde über den Tag aber zunehmend besser. Mein erster Reifen in der Quali fühlte sich furchtbar an, mit dem zweiten bin ich gestürzt. Wir hatten so unsere Bedenken für das Rennen, dort ging es dann aber besser als erwartet. Als ich zurück an die Box kam, konnte ich mich bei meinem Team und bei den HRC-Ingenieuren nur bedanken. Am Freitag hatte ich eine unheimliche Wut darüber, was passiert war, und sie haben von einem auf den anderen Tag einen wirklich guten Job gemacht. Sie haben ein paar Parameter in der Elektronik gewechselt. Und das hat sich auf die mentale Seite ausgewirkt und mir das Vertrauen

Marc Márquez in Assen: „Ich konnte das Motorrad im Rennen wieder gut fahren“

REPSOL

„Es war die schwierigste Zeit meiner Karriere“

gegeben, wieder ans Limit zu gehen. Auch sonst funktionierte das Motorrad besser und fühlte sich sicherer an. Der Sturz in der Quali war mein Fehler, aber eine Konsequenz von Freitag. Auch das Rennen aus der letzten Startreihe anzugehen, war nicht einfach. Ich habe aber gleich gepusht und war dann selbst beeindruckt von meiner Performance. Assen ist körperlich sehr anstrengend. Ich hatte Armpump und bekam immer mehr Probleme, aber ich konnte das Rennen auf eine gute Art und Weise zu Ende fahren. Das Motorrad hatte das Potenzial fürs Podest, und auch das macht mich glücklich.

Was war am Freitag genau passiert?

Ich fühlte mich zunächst besser als für Assen erwartet. In FP1 bin ich noch locker gefahren, dann habe ich mir in FP2 gesagt, es wird Zeit, den nächsten Schritt zu machen. Ich bin weiterhin gut gefahren, habe an einigen Stellen gepusht. Aber speziell an dieser Stelle bin ich nicht ans Limit gegangen. Es war ja auch ein anderer Fahrer vor mir, und ich war noch langsamer als zuvor an dieser Stelle. Dann hat mich das Motorrad plötzlich abgeworfen. Ich habe dann bei HRC gepusht, denn solche Stürze dürfen einfach nicht passieren. In dieser Art von Kurven fährt der Fahrer gegen die Elektronik, und diese ist dafür da, solche Stürze zu verhindern. Bedenklich war auch, dass nur Honda-Piloten solche Highsider hatten. In Portimão mein Bruder Alex und Pol Espargaró, jetzt ich in Assen. 2020 in Jerez war der Sturz ähnlich. Wir haben die Daten überprüft, und ich bin nicht anders gefahren als die Runde zuvor. Aber die Traktionskontrolle hat anders reagiert. Deshalb musste schnell eine Lösung gefunden werden, denn sonst verliert man das Vertrauen und kann nie wieder schnell fahren.

Wie konnten die Elektronik-Probleme gelöst werden?

Daran waren sowohl mein Team an der Rennstrecke als auch die Ingenieure im Werk beteiligt. Sie hatten Telefonkonferenzen zwischen Assen und Japan, auch die Elektroniker des Testteams waren zugeschaltet. Sie haben dann gemeinsam die Parameter gefunden, die nicht richtig waren. Die Tatsache, dass wir in Assen einen neuen Asphalt mit mehr Grip hatten, hat die Traktionskontrolle am Freitag nicht richtig eingreifen lassen. Das kann man an der Strecke justieren, aber man hat wegen der Situation eine größere Analyse gemacht und die nötigen Parameter geändert. Dadurch konnte ich auch mit dem gebrauchten Reifen besser fahren als bisher. In der ersten Rennhälfte bin ich nicht so bequem gefahren, aber in der zweiten konnte ich mich am Kurvenausgang verbessern, und das kam von dieser Änderung auf der Elektronikseite.

> „Ich brauche jetzt körperliche und vor allem mentale Ruhe. Ich war schließlich seit zwei Jahren nicht mehr in den Ferien.“
>
> Marc Márquez

Wie fühlt sich der neue Rahmen an, den Sie in Assen hatten?

Sehr gut. Ich bin sehr glücklich über den Job, den HRC gemacht hat. Ich fühle mit ihm ein Potenzial für die Zukunft, eine Richtung, die wir weiterverfolgen müssen. Ich bin ab Samstag nur noch mit ihm gefahren, weil ich mich damit wohler fühlte. Dazu haben wir auf diese Weise mehr Informationen für die Zukunft gesammelt. Wir müssen ihn jetzt noch auf anderen Strecken überprüfen, aber ich war gleich glücklich, als ich das erste Mal mit ihm rausgefahren bin. Er verlangt nach einem anderen Fahrstil und man muss seine Reaktionen verstehen, aber insgesamt mag ich ihn. Aber wie gesagt: Wir müssen es in Zukunft noch bestätigen.

Was bedeutete der Sieg auf dem Sachsenring für Sie?

Er war sicherlich einer der bedeutendsten Momente meiner Karriere. Ich hatte dort eine einmalige Chance, und die habe ich ergriffen. Mental war das nicht einfach, denn ich kam aus einer schwierigen Situation. Ich hatte zuvor drei Nuller hintereinander. Ich hatte mir aber, als wir zum Sachsenring kamen, gesagt: Ich will um das Podium kämpfen und so nah wie möglich an der Spitze sein. Für einen Sieg schien die Chance gering. Vor dem Rennen habe ich mir aber gesagt, dass ich es trotzdem versuchen will. Als ich dann in der vierten, fünften Runde einige Regentropfen auf meinem Visier gesehen habe, habe ich gedacht, das ist meine Chance, das ist mein Rennen. Ich habe gepusht und die gleiche Pace beibehalten wie zuvor. Als noch mehr Regentropfen kamen, habe ich noch mehr gepusht. Und nachdem ich dieses Risiko gegangen bin, kam Miguel Oliveira. Er hat unheimlich gepusht, und es war nicht leicht, sich zu konzentrieren. All die Erinnerungen aus dem vergangenen Jahr kamen wieder hoch. Aber die Erleichterung und das Gefühl danach, das kann man kaum in Worte fassen.

Wie geht es jetzt weiter?

Ich freue mich jetzt erst einmal auf die Sommerpause, und dann sehen wir, wie es in der zweiten Saisonhälfte weitergeht. Aber diese Pause habe ich ganz dringend nötig. Ich hatte eine lange Phase, in der ich hart daran gearbeitet habe, besser zu werden. Doch der Highsider am Freitag in Assen hat alles noch schwieriger gemacht und mich ganz schön ausgelaugt.

Was werden Sie in dieser Zeit machen, und was wird Honda für Österreich bringen?

Die lange Sommerpause bietet uns Zeit für alles. Zunächst brauche ich anderthalb bis zwei Wochen Ruhe. Sowohl für die körperliche als auch für die mentale Seite. Für Letztere sogar noch mehr. Ich muss mich von einem sehr langen Zeitraum voller Anspannung erholen. Ich hatte zuerst eine Schulter-OP, dann drei Oberarm-OPs – und deshalb seit zwei Jahren gar keine Ferien mehr. Ich werde deswegen etwas Zeit mit meinen Freunden verbringen, machen, was ich will, und danach werde ich auch genügend Zeit haben, um zu arbeiten. Mein Plan ist, wenn es mein Arm zulässt, wieder mehr Motorrad zu fahren. Bislang bin ich nur von Rennen zu Rennen gefahren. Jetzt will ich vor den Grands Prix in Österreich mehrere Tage am Stück fahren und das Motorradfahren wieder in mein körperliches Training einbauen. Natürlich arbeitet auch HRC, und damit bin sehr glücklich. In Assen haben wir mit dem Rahmen das erste Neuteil bekommen, Es war in einigen Bereichen eine Verbesserung. Das gibt uns Motivation, besonders den Ingenieuren. Es sieht so aus, dass sie etwas gefunden haben, und daran werden sie jetzt anknüpfen. ■



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (–)
2021: MotoGP, Honda (zurzeit 10.)

Hobbys
Dirt Track, Motocross



Raúl Fernández: Der begehrteste Name auf der Liste möglicher MotoGP-Rookies

POLARITY PHOTO

MotoGP/Moto2/Moto3

Abwerbe-Strategien

KTM-Renndirektor Pit Beirer ist ziemlich aufgebracht: Findige Manager wollen ihm mit zweifelhaften Methoden seine beiden Juwele Raúl Fernández und Pedro Acosta abspenstig machen.

Von: **Imre Paulovits**

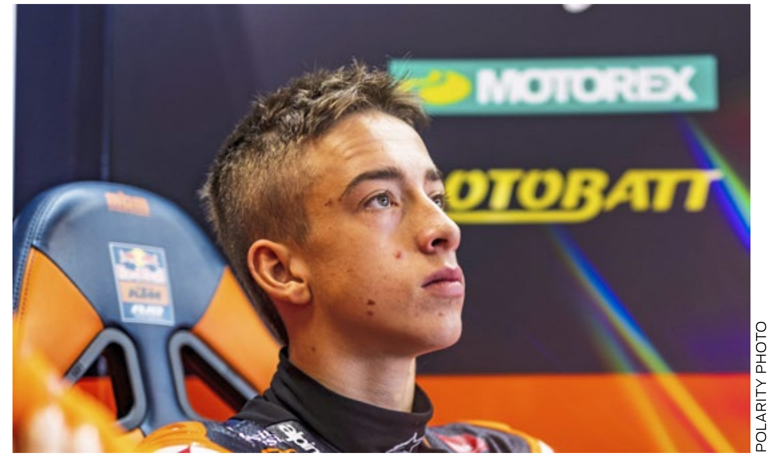
Man muss schon zugeben: Es gibt so etwas wie Luxusprobleme. Derzeit dominieren die KTM-Ajo-Piloten die Moto2 und die Moto3-Weltmeisterschaft. Und erstmals kommt der Nachwuchs-Aufbau, den KTM seit knapp 15 Jahren betreibt, richtig zur Geltung. Mit Pedro Acosta ist ein Diamant aus dem MotoGP Rookies Cup in die WM aufgestiegen und könnte als erster Rookie seit Loris Capirossi 1990 den WM-Titel gewinnen. Und Raúl Fernández konnte nach dem Aufstieg in die Moto2 sein wahres Potenzial aufzeigen und würde perfekt zu einem MotoGP-Motorrad passen.

Als Ducati vor zwei Jahren Jorge Martín von KTM abwarb, baute Beirer fortan eine Klausel in die Verträge der geförderten Piloten ein, dass sie den Hersteller nur bei Zahlung einer Vertragsstrafe wechseln können, wenn KTM die Option auf sie einlösen will. Doch nun versuchen andere trotzdem, die Talente abzuwerben.

„Ich bin stinksauer, weil meine Fahrer mächtig durcheinandergebracht worden sind", brummt Beirer. „Wenn irgendwelche Manager daherkommen und einem 16- oder 20-Jährigen sagen: ‚Komm, wir zahlen deine Strafe bei deinem Hersteller und bieten dir etwas viel Besseres', dann gehört das für mich zur Persönlichkeitsbildung und Erziehung dazu. Und das ist der falsche Weg. Wir haben ja auch eine Erziehungsfunktion und sollten die Fahrer ermuntern, ihre Verträge einzuhalten. Wir haben die Strafen nicht reingeschrieben, damit andere Hersteller dies ausspielen. Meine Botschaft an alle ist: Macht euren Rookies Cup, macht ein Moto3- und ein Moto2-Team, und dann habt ihr Nachwuchs. Die Jugendarbeit, die wir machen, kostet sehr viel Geld, macht aber auch sehr viel Spaß. Deshalb wollen wir mit unseren Jungs auch in der höchsten Klasse fahren, wenn sie so weit sind."

Wie auf dem Basar

Beirer vermisst auch sonst den Professionalismus. „Ich werde mich bei der Dorna dafür einsetzen, dass wenn bestehende Verträge da sind, nicht irgendwelche Manager die Fahrer meistbietend verhökern können, damit sie höhere Provisionen kassieren. Die Hersteller und die Teams sollten miteinander an einem Tisch sitzen. Wenn dann einer einen Fahrer unbedingt haben will, dann müssen sie sich in irgendeiner Weise an der Ausbildungsarbeit beteiligen. So regelt man es in der Geschäftswelt. Aber wenn es dunkel wird, hinter Trucks mit vorgehaltener Hand, das ist wie auf einem Basar und gehört nicht in unseren Sport." ■



POLARITY PHOTO

Pedro Acosta: Ein Diamant, den viele in Zukunft gerne hätten

NACHRICHTEN

MOTO2

Arón Canet, der gleich in seinem Rookie-Jahr 2020 in der mittleren GP-Klasse großes Potenzial zeigte, nun im zweiten Jahr regelmäßig bester Boscoscuro-Pilot ist und dabei in Portimão sowie auf dem Sachsenring als jeweils Zweiter auf dem Podest stand, wird nächstes Jahr Kalex fahren. Der Moto3-Vizeweltmeister von 2019 hat einen Zweijahres-Vertrag bei Pons Racing abgeschlossen. Das Ziel ist von beiden Seiten klar umrissen: Gemeinsam den WM-Titel zu gewinnen, den Pons zuletzt 2013 mit Pol Espargaró erringen konnte. Canet freut sich, weiß aber auch, dass es bis dahin noch ein langer Weg ist. „Ich denke, nach zwei Jahren bei Aspar, die mich maximal unterstützt haben, ist dies der nächste Schritt. Ich will aber noch versuchen, zuvor noch um möglichst viele Siege zu kämpfen."

MOTO3

Nach dem Tod von Jason Dupasquier in Mugello und dem Unfall von Pedro Acosta in Assen will sich KTM-Renndirektor Pit Beirer dafür einsetzen, dass der Qualifikationsmodus in der kleinsten Klasse geändert wird: „Es wird Zeit, über ein Einzelzeitfahren nachzudenken und auch andere Maßnahmen einzuführen. Zum Beispiel dürften die Burschen die letzten fünf Minuten jedes Trainings draußen sein und nicht in der Box aufeinander warten. Man könnte dem Fahrer alle Zeiten streichen, wenn er noch sechs Minuten vor dem Ende in der Box sitzt. Es gibt einfach zu viele gefährliche Situationen, wenn die Jungs den Windschatten suchen, und das Einzelzeitfahren hätte klare Vorteile. Wir wollen ja wissen, wer am schnellsten fahren kann, und nicht, wer am schlauesten oder mit dem meisten Glück den besten Windschatten erwischt. Da müssen wir uns als Hersteller aktiv einschalten, denn es muss sich dringend etwas ändern."



Sieben auf einen Streich: Diesmal kein Märchen, sondern die Siegesbilanz von Moto2-EM-Spitzenreiter Fermín Aldeguer

CEV

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Ohne Gnade

In der Moto2-EM gibt es für Fermín Aldeguer kein Halten mehr. Für Lukas Tulovic nahm das Wochenende an der Algarve ein versöhnliches Ende.

Von: **Anke Wieczorek**

Das 16-jährige Wunderkind Fermín Aldeguer wurde auch auf dem Autodromo Internacional do Algarve allen Erwartungen gerecht. Mit fast unglaublicher Konstanz setzte sich der Spanier im ersten Lauf der Moto2-EM von seinem Teamkollegen Alonso López ab und fuhr seinem sechsten Saisonsieg in Folge entgegen. Adam Norrodin vom deutschen Teams Liqui Moly Intact SIC Racing wurde Dritter. Es war sein bisher bestes Ergebnis, wobei er auch vom Sturz seines Teamkollegen Lukas Tulovic profitierte. Das zweite Rennen verlief deutlich enger. Hier ging López in Führung und Aldeguer hatte schwer am Kollegen zu knacken. Im Rennen scheint Aldeguer aber keine Freundlichkeit zu kennen. In einem harten Manöver bezwang er López in der vorletzten Runde. Dieser wiederum kam dadurch kurzzeitig von der Strecke ab. Xavi Cardelús rutschte in die Lücke und nahm noch den zweiten Platz vor López ein. Für Tulovic war der vierte Rang nach dem Sturz im ersten Lauf wieder ein Grund zur Freude. Für den 21-jährigen Deutschen bleibt der angepeilte Podiumsplatz zum Saisonende weiter das Ziel, und dieser ist auch drin.

Auf einem anderen Level

„Im ersten Lauf wollte ich zu viel, da ist es passiert", berichtet der Eberbacher. „Im zweiten war ich lange nah an Aldeguer dran. Alles war deutlich enger als noch in Barcelona. Aber die Leistung von Aldeguer muss man neidlos anerkennen." Tulovic empfindet die Anwesenheit des Spaniers, der schon bei WM-Einsätzen für Aufsehen sorgte und nach dem sich die Teamchefs die Finger lecken, als äußerst positiv. „Er hebt unsere Meisterschaft auf ein anderes Level. Wenn wir uns mit ihm messen und in die WM aufsteigen, fahren wir als Rookies nicht erst hinten rum, sondern mittendrin."

WM-Reifen für EM-Piloten

In Portugal gab es für die Moto2-EM-Teilnehmer erstmals die gleichen Reifen wie in der Weltmeisterschaft. Vorne werden somit 200er-Größen statt 190er gefahren, hinten 125er statt 120er. „Mir gefallen sie auf jeden Fall", meint Tulovic. „Das Motorrad ist nicht ganz so agil, aber es hat in Schräglage deutlich mehr Grip. Wir haben viel ausprobiert. Im Rennen hatte ich vorne eine Soft-Variante und hinten einen harten Reifen auf dem Motorrad. Etwa nach der Hälfte der Distanz kam dann aber viel Bewegung in die Maschine beim Umlegen am Kurveneingang. Wenn ich mir das ganze Wochenende anschaue, bin ich nach der Katastrophe mit dem Sturz nicht unglücklich, wie alles gelaufen ist."

In der Moto3-Junior-WM wie auch im European Talent Cup gab es diesmal keine Punkte für deutschsprachige Fahrer. In der Moto3-Junior-WM gab es eine der engsten Platzierungen aller Zeiten. Im ETC kämpften sieben Fahrer, davon sechs Spanier, mit ständigen Positionswechseln bis zum Ende um den Sieg. ■

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	29.49,029 min
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	+5,434 s
3.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+6,922 s
4.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+13,217 s
5.	Mattia Rato (I)	Kalex	+20,475 s
17.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+1:07,356 min

MOTO2-EM – 2. RENNEN

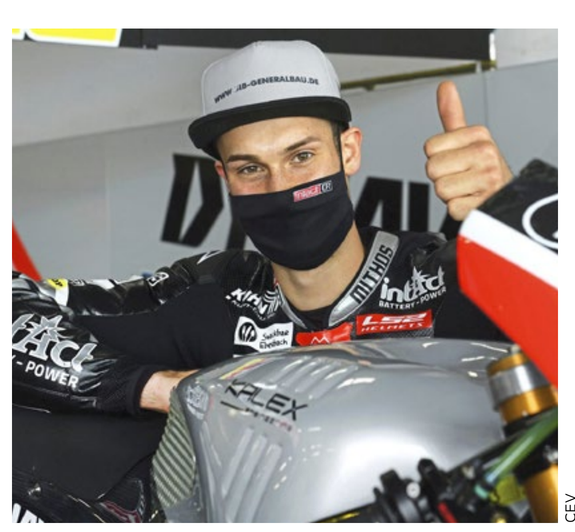
	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	30.01,089 min
2.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+2,204 s
3.	Alonso López (E)	Boscoscuro	+3,014 s
4.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+5,393 s
5.	Mattia Rato (I)	Kalex	+11,780 s
6.	Sam Wilford (GB)	Kalex	+25,289 s

EM-STAND

1.	Aldeguer	175 Punkte
2.	López	136
3.	Cardelús	76
4.	Tulovic	74
5.	Norrodin	74
6.	Rato	54
7.	Wilford	54

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Joel Kelso (AUS)	KTM	18.24,131 min
2.	Daniel Holgado (E)	GasGas	+0,005 s
3.	Marcos Uriarte (E)	Husqvarna	+0,195 s
4.	Jose Rueda (E)	Honda	+1,168 s
5.	David Muñoz (E)	KTM	+1,237 s
6.	David Alonso (COL)	GasGas	+1,631 s
24.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+12,239 s



CEV

Tulovic analysiert seine Rennen und weiß inzwischen auch, wo er sich noch verbessern kann

WM-STAND

1.	Holgado	133 Punkte
2.	Ortola	64
3.	Muñoz	64
4.	Salvador	52
5.	Rueda	48
6.	Ogden	46
22.	Dettwiler	8

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	28.05,597 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,036 s
3.	Adrian Cruces (E)	Honda	+0,171 s
4.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,165 s
5.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+1,110 s
6.	Hugo Millan Gracia (E)	Honda	+1,157 s

CUP-STAND

1.	Zurutuza	94 Punkte
2.	Millan Gracia	86
3.	Cruces	77
4.	Martínez	70
5.	Uriarte	63
6.	Esteban	56
15.	Tonn	14

Freude und Respekt: Razgatlioglu mit Stoppie-Wahrzeichen im Parc Fermé

YAMAHA

Völlig abgehoben

Wer hätte das gedacht: Der eher ungestüme Yamaha-Werkspilot Toprak Razgatlioglu hat nach zwei Siegen in Donington die WM-Führung übernommen. Denn Jonathan Rea stürzte.

Von: **Imre Paulovits**

Die grüne Kawasaki bog mit Schwung über die Kuppe nach rechts ab, und da passierte das Unfassbare: Jonathan Rea, der seine sechs WM-Titel durch Beständigkeit und einem feinen Gefühl, wie weit er das Risiko treiben kann, gewonnen hat, ging funkensprühend zu Boden. „Ich hatte am Tag zuvor Grip-Probleme, deshalb hatten wir für den Sonntag so einiges umgestellt. Es war gut, ich hatte ein gutes Gefühl. Und nachdem mich Toprak überholt hatte, konnte ich wieder an ihm vorbei und wollte mich etwas absetzen. Aber ich bin vor Coppice leicht hinausgetragen worden, traf eine Bodenwelle, und mir klappte die Front weg“, gestand Rea.

Der Druck, unter dem der Titelverteidiger einbrach, kam aber nicht erst in diesem Rennen. Schon während der letzten beiden Tests war deutlich, dass Yamaha einen Riesenschritt nach vorn gemacht hat und Razgatlioglu mit. Der einst ungestüme Türke, der später bremsen kann als jeder andere, hat seinen Fahrstil völlig der Yamaha angepasst. Wenn bisher die Kawasaki von Rea das Motorrad war, das auf jeder Strecke und bei allen Bedingungen funktionierte, scheint nun die R1M das Motorrad zu sein, das die wenigsten Probleme macht. So passte nun alles für die Blauen: Das Wetter in Donington war an diesem Wochenende genau so, wie man es sich auf den britischen Inseln vorstellt: Mal Regen, mal Sonnenschein. Und weil ein heftiger Wind wehte, wurde die Strecke schnell trocken – die Abstimmung und die Reifenwahl gerieten zum Lotteriespiel.

Rea spielte seine Erfahrung in Donington aus. Doch das erfahrene Team Razgatlioglus um seinen Crewchief Phil Marron hatte für den 24-Jährigen auch das passende Setup, um gegenzuhalten. Selbst nachdem er in der verregneten Superpole nur die 13. Zeit hinlegen konnte, war er im ersten Rennen schon in der ersten Kurve Fünfter und hatte klar die beste Pace. Da war auch Rea machtlos und gab nach einigen heftigen Rutschern nach. Zwar konnte der Nordire auch das Superpole-Race für sich entscheiden, nach seinem Sturz im zweiten Rennen hat er aber innerhalb von zwei Wochenenden 37 Punkte gegen seinen Herausforderer verloren.

Auch wenn der Mann aus Alanya auf Englisch noch immer etwas holprig rüberkommt, scheint es ihm in England zu gefallen. „Ich habe hier schon zweimal auf dem Podest gestanden, Donington ist wohl meine Lieblingsstrecke. In Assen bin ich die R1 zwar noch nie gefahren, aber auch das nächste Wochenende sollte kein Problem sein“, schwärmte er. ■


WORLDSBK

Der entscheidende Moment: Jonathan Rea (#1) geht in Führung liegend zu Boden


YAMAHA

Texas-Tornado: Garrett Gerloff (#31) pflügte vehement durchs Feld aufs Podest

Superbike-WM

Zwei weitere Jahre

Der neue WM-Leader Toprak Razgatlioglu erlebte bereits vor dem Donington-Wochenende turbulente Tage. Ein neuer Zweijahres-Vertrag mit dem Yamaha-Werksteam hat nun Ruhe gebracht.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Maverick Viñales seinen Vertrag beim Yamaha-MotoGP-Werksteam gekündigt hatte und Garrett Gerloff als Ersatzfahrer für den frisch operierten Franco Morbidelli eine gute Figur gemacht hatte, ging gleich das Gerücht um den noch schnelleren Yamaha-Superbike-WM-Piloten als möglichem Umsteiger durch die MotoGP-Welt. Doch schon Anfang letzter Woche hatte Razgatlioglus Manager, der fünffache Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu, dementiert: „Ja, unser Ziel ist die MotoGP. Aber Toprak soll noch zwei Jahre in der Superbike-WM lernen."

In Donington wurden Sofuoglus Worte schnell bestätigt. Am Freitag gab Yamaha dann bekannt, dass sie den Vertrag mit dem jungen Türken im Superbike-WM-Werksteam um zwei Jahre, und zwar bis Ende 2023 verlängert haben: „Wir haben 2020 mit Toprak begonnen, in einem merkwürdigen Jahr für alle. Das hat aber eine sehr enge Beziehung geschaffen und die Basis für unsere bislang sehr positive Saison 2021. So kam die Einigung mit ihm früher als eigentlich geplant. Aber ich denke, so können wir besser um den Titel kämpfen." Sofuoglu ist nicht wenig stolz auf seinen Schützling: „Jedes einzelne Werksteam im Superbike-WM-Paddock hatte Interesse an ihm." ■


YAMAHA

Geeinigt: Toprak Razgatlioglu und Yamaha-Projektleiter Andrea Dosoli (v.l.)

Superbike-WM

BMW: Doppel-Podest

Das gab es seit acht Jahren nicht mehr: Beim Superpole-Race standen mit Tom Sykes und Michael van der Mark gleich zwei BMW-Piloten auf dem Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Wer kann sich noch daran erinnern? 2013, in dem Jahr, als der damalige BMW-Motorradchef Stephan Schaller den Rückzug von BMW aus der Superbike-WM bekannt gab, bevor er in den folgenden Jahren seinen Nachfolgern einen Scherbenhaufen hinterließ, standen auf dem Nürburgring im ersten Rennen hinter Sieger Tom Sykes auf der Kawasaki die beiden BMWs von Marco Melandri und Chaz Davies auf dem Podest. Im zweiten Rennen machte Davies es noch besser und gewann, Melandri schaffte es als Dritter wieder aufs Podest. Dieses Doppel hat es seither nicht mehr gegeben. Doch nun brachte der damalige Sieger Tom Sykes die BMW im Superpole-Race auf den zweiten Platz, und Michael van der Mark gesellte sich mit dazu. Die M 1000 RR hat beim letzten Test einen großen Sprung nach vorn gemacht. „Man kann mit ihr jetzt ganz vorne mitfahren", freute sich Tom Sykes, der im zweiten Rennen am Sonntag lange auf dem zweiten Platz fuhr und Dritter wurde. ■



BMW

Im BMW-Sandwich: Sykes, Rea und Van der Mark (v.l.) nach dem Superpole-Race

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Völlig verloren schien Ducati an diesem Wochenende. Gegen die bei den letzten Tests verfeinerten Yamahas, Kawasakis und BMWs kämpften die Panigale-Piloten bei den wechselnden Bedingungen in Donington zunächst vergebens. Unter diesem Druck stürzte Scott Redding, der vor 13 Jahren eben in Donington jüngster GP-Sieger wurde, gleich in der zweiten Runde. Beste Ducati wurde ausgerechnet Rookie Axel Bassani vor Routinier Chaz Davies und Misano-Sieger Rinaldi. Im Superpole-Race verwachste Redding völlig mit Regenreifen und wurde 18. Immerhin kam er zum Schluss des zweiten Rennens in Schwung und wurde Vierter. Aber so gewinnt man keine Weltmeisterschaft.

SUPERBIKE-WM

Frisch von seinem MotoGP-Abenteuer zurück, strotzte Garrett Gerloff nur so vor Tatendrang. Im ersten Rennen war er auf dem Weg zum Podest, übertrieb es aber in der Zielkurve und landete auf dem englischen Rasen. Er fuhr aber weiter, genauso schnell wie die Spitze, und wurde noch Siebter! Am Sonntag blieb der Texaner sitzen und wurde im Superpole-Race Fünfter. Im zweiten Rennen pflügte er sich auf P2 vor und sorgte so für einen Yamaha-Doppelsieg.

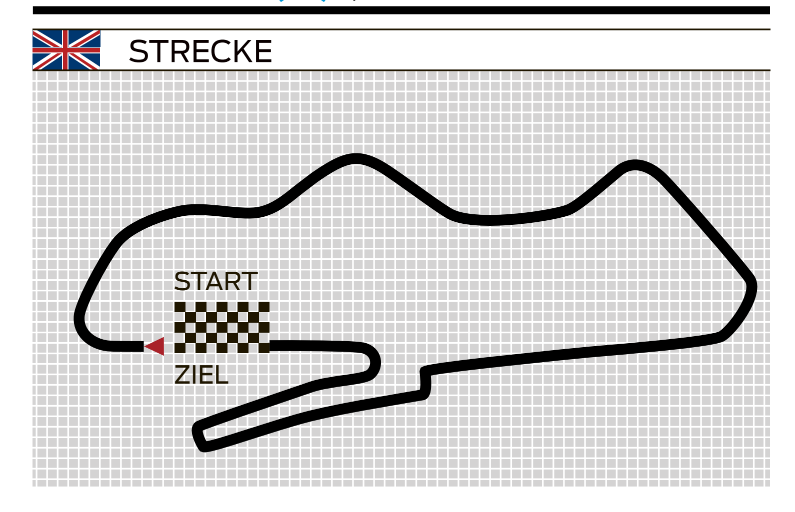
SUPERBIKE-WM

Der japanische Yamaha-Pilot Kohta Nozane versuchte, mit dem gebrochenen rechten Mittelfinger, den er sich beim Sturz in Misano zugezogen hatte, zu fahren, musste aber einsehen, dass er die Bremse nicht auf dem nötigen Niveau betätigen konnte und entschied in FP1 aus Sicherheitsgründen, nicht weiterzufahren. Es wurde überlegt, ihn durch Jason O'Halloran oder Tarran Mackenzie zu ersetzen, aber wegen des unsteten Wetters beschloss man, den nächsten BSB-Einsatz der beiden nicht zu gefährden. Nozane will in Assen wieder fahren.

SUPERBIKE-WM 2021 – RESULTATE

DONINGTON PARK (GB) 4,023 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.40,101
2.	Van der Mark	1.40,626
3.	Sykes	1.40,763
4.	Lowes	1.41,351
5.	Gerloff	1.41,393
6.	Redding	1.42,067
7.	Haslam	1.42,206
8.	Rinaldi	1.42,587
9.	Davies	1.42,630
10.	Mahias	1.42,658
11.	Locatelli	1.42,683
12.	Bassani	1.42,801
13.	Razgatlioglu	1.42,840
14.	Mossey	1.43,212
15.	Laverty	1.43,345
16.	Bautista	1.43,625
17.	Viñales	1.44,630
18.	Rabat	1.44,703
19.	Ponsson	1.46,568
20.	Folger	1.46,660

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	183 Punkte
2.	Rea	181
3.	Redding	117
4.	Lowes	114
5.	Rinaldi	94
6.	Gerloff	93
7.	Sykes	89
8.	Van der Mark	81
9.	Davies	64
18.	Folger	8

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	191 Punkte
2.	Yamaha	187
3.	Ducati	174
4.	BMW	105
5.	Honda	74

ERGEBNIS 1. RENNEN

Donington (GB) – 3. Juli 2021 10. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 19 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	23	34.36,377 min	1.28,571	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+2,419 s	1.28,670	20
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+12,261 s	1.28,623	16
4.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	23	+14,625 s	1.29,038	13
5.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	23	+16,447 s	1.29,215	11
6.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+17,028 s	1.29,158	10
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	23	+33,345 s	1.28,950	9
8.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+37,385 s	1.29,929	8
9.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	23	+43,566 s	1.30,154	7
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+43,836 s	1.30,210	6
11.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	23	+48,102 s	1.29,796	5
12.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+56,538 s	1.29,665	4
13.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	23	+59,392 s	1.30,231	3
14.	Luke Mossey (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1.01,922 min	1.30,472	2
15.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1.22,275 min	1.30,991	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Donington (GB) – 4. Juli 2021 12. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	23	34.01,226	1.28,262	25
2.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	23	+2,243 s	1.28,346	20
3.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	23	+4,522 s	1.28,492	16
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	23	+5,151 s	1.28,423	13
5.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	23	+13,315 s	1.28,882	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+14,444 s	1.28,729	10
7.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	23	+16,684 s	1.28,770	9
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+18,757 s	1.28,995	8
9.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+20,783 s	1.28,633	7
10.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+22,938 s	1.29,104	6
11.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	23	+23,194 s	1.29,010	5
12.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	23	+25,442 s	1.28,877	4
13.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+32,898 s	1.29,384	3
14.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	23	+38,370 s	1.29,801	2
15.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	23	+39,776 s	1.29,896	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Donington (GB) – 4. Juli 2021 11. WM-Lauf; 40,230 km über 10 Rdn. à 4,023 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 19 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	15.17,958 min
2.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+2,531 s
3.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	+3,409 s
4.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+3,955 s
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+4,067 s
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+5,011 s
7.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+6,461 s
8.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+11,599 s
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+20,284 s
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+24,865 s
11.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+25,318 s
12.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+25,584 s
13.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	+40,885 s
14.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1.09,188 min
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+1.24,717 min

Superbike-WM

Schwarz für Folger

Keine Punkte für Jonas Folger, dazu noch technische Probleme. Auch in Donington stand dem deutschen BMW-Piloten das Glück nicht zur Seite.

Seit zehn Jahren ist Jonas Folger nicht mehr auf dem Traditionskurs von Donington gefahren, dafür begann es mit einem 15. Platz im ersten freien Training vielversprechend. Doch von da an sollte nichts mehr klappen. Im zweiten Training war Folger 19., und als es am Samstagmorgen nass war, stürzte der Bayer und verlor weiter an Vertrauen, sodass er in der ebenfalls verregneten Superpole nur die zwanzigstbeste Zeit schaffte. Im ersten Rennen, bei abtrocknenden Bedingungen, wurde Folger zwar immer schneller, doch dann zwang ihn ein Defekt an der Schaltung zur Aufgabe. Im Superpole-Rennen wurde er immerhin 16., im zweiten Rennen zwang ihn wieder ein Defekt an die Box. ■ IP


MGM

Folger: Zwei Ausfälle in Donington

Sidecar-WM

Vorsprung fast weg

Die Engländer siegten auf ihrer Heimstrecke in Donington, und Todd Ellis/ Emmanuelle Clement sind den WM-Leadern Markus Schlosser/Marcel Fries in der Wertung gefährlich nah auf die Pelle gerückt.

Von: **Anke Wieczorek**

Für die dritte WM-Runde ging es auf direktem Weg vom Pannonia-Ring in Ungarn auf den Donington Park Circuit nach England. Etliche hatten aber die Ausfahrt nach Hause genommen, unter anderem Sattler/Schmidt, Kimeswenger/Kölsch, Wyssen/Hofer. Grund: zu teuer, zu viel Hickhack mit den Corona-Regeln in England. Wer im Kampf um den WM-Titel mitspielt, war vor Ort. Das ist auf jeden Fall Todd Ellis, der den ersten Lauf vor Schlosser und Pekka Päivärinta/Ilse de Haas gewann. Ellis hatte schon zuvor gezeigt, wo der Hammer hängt, und mit einer schnellsten Runde von 1.36,479 min selbst den siebenfachen Weltmeister Tim Reeves geschockt. Der Multi-Champion wusste sich allerdings zu revanchieren und legte im ersten Lauf einen seiner berühmten Raketenstarts hin, der ihn sofort an die Spitze beförderte. Ein Fehler in der fünften Runde bescherte ihm dann eine Exkursion ins Grüne. Wieder kein Sieg. Das zweite Rennen gewann Steve Kershaw. Schlosser überstand schon die Einführungsrunde nicht. Im nagelneuen Motor machten Kurbelwelle und Pleuel schlapp. Der Schweizer hätte die Wand hochgehen können. Er führt die WM weiter an, aber nur noch mit zwei Punkten Vorsprung vor „Supertalent Ellis“. ■



MARK WALTERS

Gruppenbild mit Damen: Premierensieg von Ellis vor Schlosser und Päivärinta

Endurance-WM

Freude auf Estoril

In zwei Wochen geht die Endurance-WM im portugiesischen Estoril weiter. Die deutschen Fahrer freuen sich drauf und hegen Siegeshoffnungen.

Von: **Imre Paulovits**

YART-Teamboss Mandy Kainz hatte es nach dem Ausfall in Le Mans gesagt: „Dann müssen wir eben in Estoril gewinnen.“ Das Team geht auch als Favorit nach Portugal, schließlich hatten sie das 12-Stunden-Rennen letzten September gewonnen. Marvin Fritz schwärmt auch von der Strecke: „Für mich ist es eine unserer besten Strecken“, so der 28-Jährige. „Ich mag besonders den flüssigen ersten Teil. In der langen Rechtskurve vor der Zielgeraden denkt man, dass sie nie aufhört. Die Bridgestone-Reifen könnten uns auch einen Vorteil verschaffen.“

Auch Markus Reiterberger, der mit der Werks-BMW in Le Mans aufs Podest gefahren war, gehört zu den Favoriten. Da die Endurance-WM wieder mit der IDM kollidiert und BMW die Titelchancen von Ilya Mikhalchik wahren will, wird Reiterberger das Motorrad mit Xavi Forés und Kenny Foray teilen. „Es gibt eigentlich nichts, was ich an dieser Strecke nicht mag, die letzte Kurve ist wirklich cool, und bei Estoril muss ich immer an den Sommer denken“, gesteht „Reiti“. ■



EWC

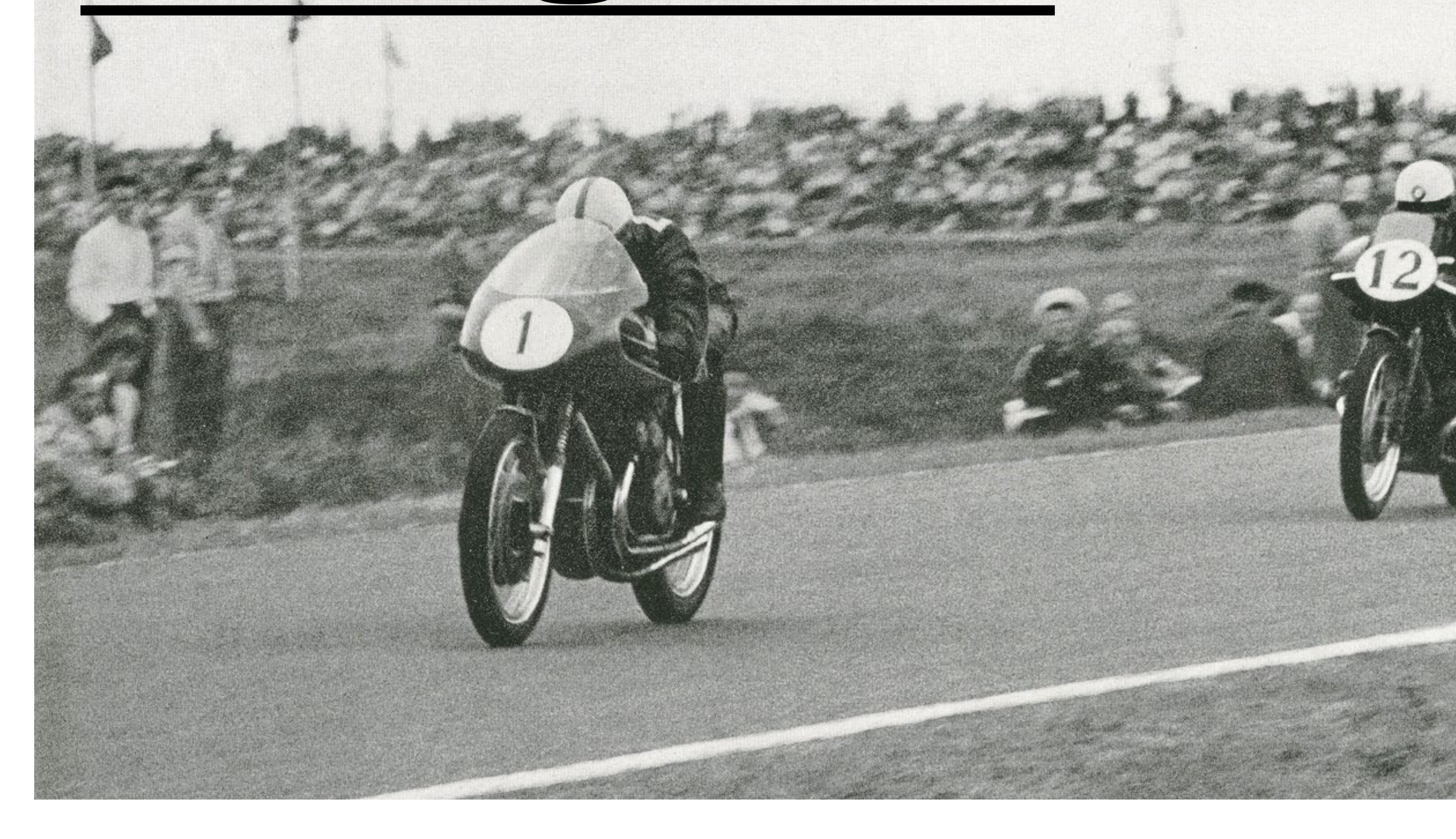
Marvin Fritz: Kann er mit YART den Vorjahressieg wiederholen?

ENDURANCE-WM
Vor der nächsten WM-Runde wird bereits in dieser Woche in Estoril getestet. Ab Dienstag fahren die Teams auf der portugiesischen Strecke in der Nähe von Lissabon, um die Reifen und die Abstimmung für das 12-Stunden-Rennen auszusortieren. Bleibt zu hoffen, dass die Corona-Situation keinen Strich durch die Rechnung macht und alles nach Plan ablaufen kann.

SUPERSPORT-WM
WM-Leader Dominique Aegerter und das Ten-Kate-Team lassen nichts unversucht, um ihre Spitzenposition zu wahren. Diese Woche testet der 30-jährige Schweizer am Dienstag (nach Redaktionsschluss) einen Tag in Most, am Freitag und Samstag zwei Tage in Magny-Cours. „Es sind alles Trackdays, deshalb werden viele Fahrer auf den Strecken sein“, weiß Aegerter. „Es geht in erster Linie darum, dass ich beide Strecken, auf denen ich noch nicht gefahren bin, kennenlerne. Ten Kate wird sicherlich einige neue Teile mitbringen, um sie zu probieren, aber die wirklich nächste Stufe soll bei der nächsten WM-Runde in Assen gezündet werden. Für das Heimrennen will man die nächste Ausbaustufe des Motors bringen.“

SUPERSPORT-WM
Der Ungar Péter Sebestyén, der letztes Jahr im Team Toth mit einem siebten und einem sechsten Platz in Aragón brillierte und trotz dreier Ausfälle zum Saisonschluss WM-13. wurde, kann verspätet in die diesjährige WM-Kampagne einsteigen, aber mit umso besseren Bedingungen. Der 27-Jährige wird ab Assen Teamkollege von Steven Odendaal bei Evan Bros, dem Team, das mit Randy Krummenacher und Andrea Locatelli zwei der letzten drei Weltmeister gestellt hat. Damit kann Sebestyén mit wirklich konkurrenzfähigem Material zeigen, was er kann.

Durchgeboxt



Vor 65 Jahren wurde Walter Zeller mit der 500er-Werks-BMW in Assen und in Spa jeweils Zweiter hinter dem in dem 1961 ungeschlagenen John Surtees auf der MV Agusta und legte damit die Basis für den zweiten WM-Rang.

Von: **Imre Paulovits**

Das Schreien der Vierzylinder-MV-Agusta und das Brüllen des BMW-Boxers verschmolzen miteinander. Runde um Runde kreiste das Duo John Surtees und Walter Zeller um die langen Bögen des TT-Kurses von Assen, und sie überrundeten das gesamte restliche Feld. Eine Woche später auf dem ultraschnellen Ardennenkurs in Spa belegten Surtees und Zeller wieder die ersten beiden Plätze.

Niemand war seither auch nur annähernd so nah dran, die Weltmeisterschaft der Königsklasse zu gewinnen, wie der Sohn einer wohlhabenden Familie aus Hammerau. Der groß gewachsene, athletische Zeller begann 1945 mit 18 Jahren als Ausweisfahrer mit einer Vorkriegs-BMW R51, ab 1949 war er Lizenzfahrer und wurde auf Anhieb Deutscher Vizemeister bei den 500ern hinter dem großen Schorsch Meier. Er bekam 1950 einen Werksvertrag bei den Münchnern, 1951 schlug er seinen Lehrmeister und wurde erstmals Deutscher Meister.

Ehrgeiziger Herrenfahrer

Nachdem er die Ingenieursschule beendet hatte, strebte der ehrgeizige Sportler nach internationalem Lorbeer, und dass er dabei auf solider finanzieller Basis stand und nicht auf Preisgelder und Prämien angewiesen war, dürfte mit dafür gesorgt haben, dass BMW vorwiegend ihn zu vereinzelten WM-Läufen und internationalen Rennen schickte. Für einen so generalstabsmäßigen Angriff auf die WM wie NSU, hatten die Münchner kein Geld, weil sie zwar prestigeträchtige, große Motorräder und Luxusautos bauten, von denen sich damals aber keine großen Stückzahlen verkaufen ließen.

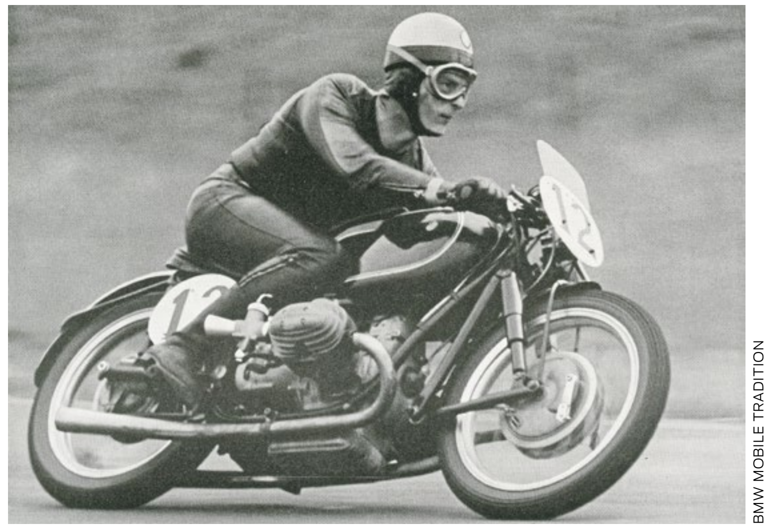
Wie ernst es Zeller meinte, zeigte er 1953, als er mitsamt Mechaniker für drei Wochen auf die Isle of Man reiste, um sich den Kurs mit einer BMW R68 so anzueignen, dass er mit den erfahrenen Engländern mithalten konnte. Doch im Rennen stürzte er mit der Einspritz-Werks-BMW bei Creg-ny-Baa und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Dies hielt ihn aber nicht davon ab, zwei Wochen später in Assen wieder am Start zu stehen und Siebter zu werden.

1954 verletzte sich Zeller vor der WM-Saison beim Eifelrennen und konnte so auf der Isle of Man, in Assen und Spa nicht antreten. Beim Heim-GP auf der Solitude fiel er mit technischem Defekt aus. Im nächsten Jahr bestritt BMW nur den WM-Lauf auf dem Nürburgring, und Zeller machte dem als unschlagbar geltenden Geoff Duke auf der Vierzylinder-Gilera dermaßen Druck, dass dieser schneller fahren musste, als ihm lieb war, um vor dem Deutschen zu bleiben. Die anderen Vierzylinder-Piloten hatten gegen ihn keine Chance.

Nach diesem Erfolg nahmen Zeller und BMW 1956 die ganze WM mit einem neuen Kurzhub-Motor in Angriff, der von 66 x 72 mm auf 70 x 64 mm umgestellt wurde. Mit Vergasern kam man auf 58 PS Leistung, mit Einspritzung auf etwas über 60, die Vierzylinder hatten aber bereits 67 PS. Dafür wurde Weltmeister Geoff Duke von der FIM für das erste Halbjahr gesperrt, weil er im Jahr zuvor den Streik der Privatfahrer um mehr Preisgeld unterstützt hatte. Zeller begann mit einem vierten Platz auf der Isle of Man, doch der damals 22-jährige John Surtees gewann mit der MV Agusta und war auch bei den nächsten beiden Grands Prix nicht zu stoppen. Ab Spa war



Vierzylinderjagd: Walter Zeller (#12) behielt John Surtees in Assen fast das ganze Rennen in Sichtweite



BMW MOBILE TRADITION

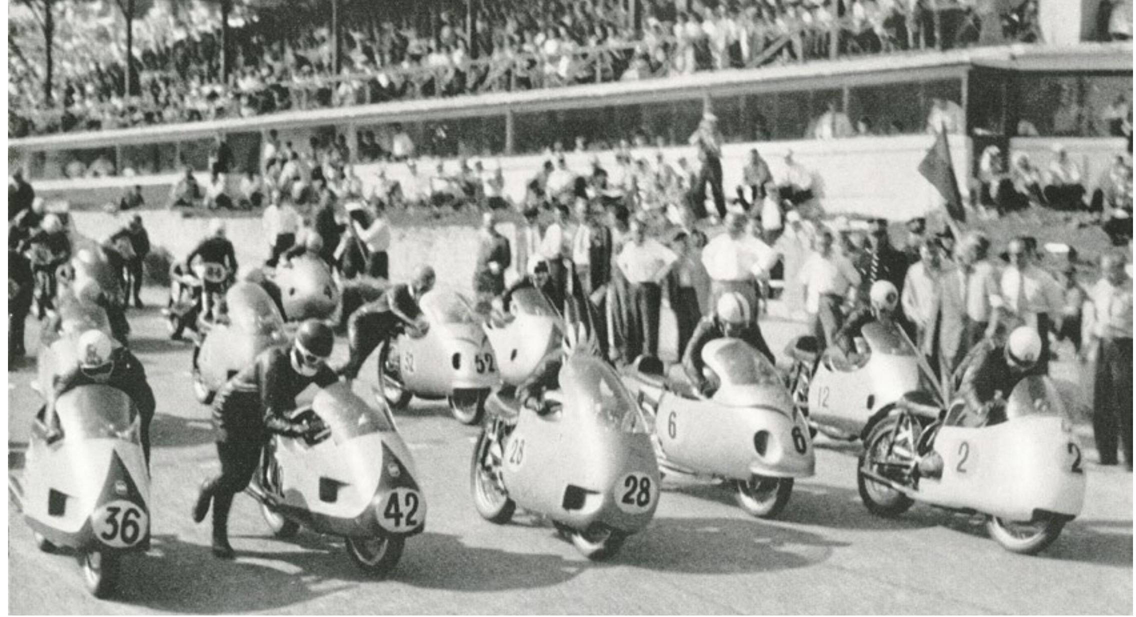
Für Assen verzichtete Zeller auf die Vollverkleidung und fuhr mit Vergasern



BMW MOBILE TRADITION

Walter Zeller: Deutsches Sportidol

BMW MOBILE TRADITION



BMW MOBILE TRADITION

Unter Windjammern: In Spa fuhr Zeller (#2) mit Vollverkleidung und Einspritzung. An Konkurrenz mangelte es nicht

ZAHL DES RENNENS

57

Jahre sollte es dauern, bis Stefan Bradl mit dem zweiten Platz in Laguna Seca in der MotoGP mit einem Rennergebnis von Walter Zeller gleichzog. Für einen deutschen Weltmeister auf einer deutschen Maschine in der Königsklasse müsste wieder ein Wunder geschehen.

Duke mit der Gilera wieder dabei und lieferte sich mit Surtees einen Kampf um die Spitze, fiel aber im Rennen aus.

Auf der Solitude stürzte Surtees im Training, brach sich den Arm und fiel für den Rest der Saison aus. Doch ein Getriebeschaden sorgte dafür, dass auch Zeller bei seinem Heim-Grand-Prix das Ziel nicht sah. In Ulster gab seine Kupplung den Geist auf, doch sein sechster Platz in Monza hinter den Vierzylindern von Gilera und MV Agusta reichte ihm zur Vize-Weltmeisterschaft – wovon die Deutschen in der Königsklasse seither nur träumen. Doch Walter Zeller war eher enttäuscht, dass es nicht zum Titel gereicht hatte, der nach Surtees Verletzung möglich gewesen wäre.

Familienpflicht ruft

1957 wurde Zeller in Hockenheim und in Assen Dritter, auf der Isle of Man und in Spa fiel er aus. Dann verunglückte sein Bruder Kurt bei einem Autorennen tödlich. Weil so der elterliche Betrieb, das Stahlwerk Annahütte, ohne Leitung war, hängte Zeller den Helm an den Nagel und konzentrierte sich auf das Geschäft.

Erst 20 Jahre später setzte er sich wieder auf die BMW und fuhr sie meisterlich bei Oldtimer-Veranstaltungen, bevor er 1995 mit 67 Jahren an Herzversagen starb. Es gab niemanden, der das problematische Schwingenfahrwerk der BMW, das Leistungsmanko und die schlechteren Bremsen mit einem flüssigen Fahrstil nur annähernd so kompensieren konnte wie der Bayer, der vor 65 Jahren ein Wunder vollbracht hat. ■

ERGEBNIS GRAND PRIX DER NIEDERLANDE 500 CCM

30. Juni 1961, 208,008 km über 27 Runden à 7,704 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	John Surtees (GB)	MV Agusta	1:34.05,1 h
2.	Walter Zeller (D)	BMW	+25,5 s
3.	Eddie Grant (ZA)	Norton	+ 1 Runde
4.	Keith Bryen (AUS)	Norton	+ 1 Runde
5.	Paul B. Fahey (NZ)	Matchless	+ 1 Runde

ERGEBNIS GRAND PRIX VON BELGIEN 500 CCM

8. Juli 1961, 211,800 km über 15 Runden à 14,120 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	John Surtees (GB)	MV Agusta	1:09.02,2 h
2.	Walter Zeller (D)	BMW	+39,0 s
3.	Pierre Monneret (F)	Gilera	+1.28,5 min
4.	Umberto Masetti (I)	MV Agusta	+1.28,9 min
5.	Alfredo Milani (I)	Gilera	+2.21,1 min



ARCHER

Luftig: Jeffrey Herlings GP-Sieger, aber noch nicht WM-Spitzenreiter

Fliegende Holländer

Als der Regen in Maggiora kam, drehten die Holländer auf. Jeffrey Herlings und Glenn Coldenhoff waren bei Runde 3 der Motocross-WM im Schlamm unschlagbar, nachdem Romain Febvre die Werks-Kawasaki in Lauf 1 zum Sieg pilotiert hatte. Das Red Plate von Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) geriet (noch) nicht in Gefahr. Henry Jacobi (Honda) feierte nach dem Horrorcrash in England vor einer Woche ein unglaubliches Comeback mit Rang 5 im zweiten Lauf.

Von: **Frank Quatember**

Oranje boven! Ein denkwürdiger Rennsonntag auf der wundervollen Berg- und Talbahn im italienischen Maggiora endete mit einem Doppelsieg der Oranjes Herlings und Coldenhoff vor Altmeister Cairoli. Dass Jeffrey Herlings von Woche zu Woche stärker wird, bewies er mit der Pole-Position nach dem Zeittraining. Wenn der KTM-Superstar eine winzige Schwäche hat, dann ist es der Start. Kein Wunder also, dass Romain Febvre auf der 450er-Kawasaki als Erster die Holeshot-Linie passierte, gefolgt vom KTM-Duo Prado und Cairoli. Mittendrin in der Spitze auch Honda-Pilot Henry Jacobi, der im heißen Gefecht der Startrunde allerdings einige Plätze verlor. Zum Kampf um die Spitze stießen kurz darauf auch Coldenhoff, Tim Gajser und Herlings, die die nächsten Runden wie an der Schnur aufgereiht absolvierten.

Stein bremst Herlings

In Runde 6 stürzte Herlings und fiel hinter Jacobi auf Rang 10 zurück. „Ich hatte einen Stein in der Hinterradbremse, das hat mich so wütend gemacht“, erklärte Herlings nach dem Rennen seine erstaunliche Aufholjagd. „Ich wollte unbedingt den GP gewinnen, riskierte alles und wurde noch Sechster im Ziel.“

Im Kampf um die Spitze blieben die ersten fünf Plätze wie zementiert. Romain Febvre feierte einen Start-Ziel-Sieg und ließ im Ziel seinen Tränen freien Lauf. „Ich kann es nicht fassen. Ich bin so glücklich über diesen Erfolg, für den wir so hart gearbeitet haben“, jubelte der Franzose völlig aufgelöst. Hinter Febvre erreichten Prado und Cairoli das Ziel. Henry Jacobi verlor in der Schlussphase den Rhythmus und musste sich mit Rang 17 zufriedengeben.

> „Ich kann es nicht fassen. Ich bin so glücklich über diesen Erfolg, für den wir so hart gearbeitet haben.“
>
> Romain Febvre

Schlamm-Experten gefragt

Vor dem zweiten Lauf der MXGP-Klasse änderten sich die Bedingungen elementar: Ein heftiger Sturzregen verwandelte den perfekt präparierten Track innerhalb weniger Minuten in eine schwer kontrollierbare Rutschbahn. Die Experten für derartigen Boden waren gefragt, und nicht erst seit dem MXoN Red Bud 2018 wissen wir, dass Jeffrey Herlings und Glenn Coldenhoff (Yamaha) in der Disziplin Schlammfahren wahre Füchse sind. Platz 1 und 2 waren im Nu vergeben, als Dritter sortierte sich sensationell der Bad Sulzaer Henry Jacobi ein.

Jacobi: Mit letzter Kraft

Und diesmal ließ sich Henry nicht die Butter vom Brot nehmen, sondern fuhr erst mal einen ordentlichen Vorsprung auf die folgenden Superstars Cairoli und Prado heraus! Bis auf einen winzigen Fehler agierte der deutsche Honda-Pilot souverän auf der hammerschweren Strecke und konnte den neunmaligen Weltmeister bis drei Runden vor Ultimo auf Distanz halten. Erst dann erlahmten etwas die Kräfte, doch Jacobi rettete mit letzter Kraft Rang 5 ins Ziel und feierte damit einen Riesenerfolg.

Der Lauf- und damit auch der Tagessieg ging verdient an Jeffrey Herlings, der seinen Landsmann zehn Minuten vor Rennschluss knackte. Altmeister Cairoli holte sich Rang 3 und wahrte somit weiterhin seine Chancen auf



DESMET

Häuserkampf: Henry Jacobi gegen Gegner und den Schlamm



ARCHER

Den Namen sollte man sich merken: MX2-Leader Mattia Guadagnini

Titel Nr. 10, um doch noch mit Stefan Everts gleichzuziehen.

Febvre: Zweimal gestürzt

Romain Febvre hatte noch vor Lauf 2 ein gutes Gefühl den Regen betreffend, doch das war leider ein Trugschluss: Der Kawasaki-Star stürzte zweimal und verpasste auf Rang 12 das anvisierte Tagespodium.

Auch Spitzenreiter Tim Gajser (Honda) hatte nicht den besten Tag: „Mein Start war heute nicht gut, und ich fand kaum gute Stellen zum Passieren. Lauf 2 war heftig, erst unterlief mir ein Fehler in der Startrunde, und dann mussten wir wegen dem Schlamm die Brille wechseln. Alles in allem liege ich aber noch in Führung in der WM!“

Vor dem Start zum ersten MX2-Lauf stand Titelverteidiger Tom Vialle überraschend im Mittelpunkt. Der Franzose versuchte auf seiner Werks-KTM ein Comeback nach dem heftigen Trainingssturz kurz vor dem England-GP, doch das Experiment war in Runde 4 beendet. In beiden Läufen der kleinen Klasse setzten sich mit Thibault Benistant und Mattia Guadagnini MX2-Newcomer durch, und der 18-jährige Italiener nahm am Ende sogar das Red Plate des WM-Führenden mit nach Hause. Jago Geerts kämpfte sich in der Tageswertung auf den dritten Platz vor. Als Neunter der WM-Tabelle hat der Belgier noch nicht alle Chancen auf den Titel verloren. Im packenden ersten Lauf zog Benistant (Yamaha) nach dem Holeshot auf und davon. Die Favoriten Ruben Fernandez und Maxime Renaux mussten hart arbeiten, um im Ziel die Plätze 3 und 6 zu erreichen.

In Lauf 2 gewann Geerts den Start, musste aber umgehend Guadagnini vorbeilassen. Fernandez und Benistant nahmen kurz nacheinander Bodenproben und flogen bei der spektakulären Aufholjagd zeitweise im Parallelflug durchs Feld. Doch am Ende strahlte der neue Italo-Star Mattia Guadagnini, eingehüllt in die italienische Flagge, ganz oben auf dem Podium über beide Ohren: „Das ist unfassbar, das ist total verrückt! Davon hab ich geträumt!“

Simon Längenfelder (GasGas) hatte Pech beim Start von Lauf 1 und musste sich mit Rang 17 zufriedengeben. Den zweiten Lauf konnte er nach einem großartigen Rennen als Achter beenden. ■

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MXGP

Maggiora (I): 4. Juli, 3. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 22 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	34.00,711 min = 54,934 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 2,948 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 5,240 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 6,961 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 9,446 s
6.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 13,052 s
7.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	18	+ 14,708 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 30,816 s
17.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 58,941 s
21.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 1.02,478 min

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MXGP

Maggiora (I): 4. Juli, 3. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, starker Regen, 22 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,730 km (= 29,410 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	35.68,417 min = 49,053 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 6,911 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 29,021 s
4.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	17	+ 31,204 s
5.	Henry Jacobi (D)	Honda	17	+ 31,717 s
6.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 32,300 s
7.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 46,734 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 52,013 s
9.	Alessandro Lupino (I)	KTM	17	+ 1.09,670 min
16.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	124 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	118
3.	Romain Febvre	107
4.	Antonio Cairoli	105
5.	Jorge Prado	97
6.	Jeremy Seewer	86
7.	Glenn Coldenhoff	82
14.	Arnaud Tonus	36
18.	Henry Jacobi	27
29.	Valentin Guillod (CH)	1

1.	KTM	134 Punkte
2.	Honda	125
3.	Kawasaki	107

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MX2

Maggiora (I): 4. Juli, 3. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 22 Grad. **1. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	34.16,807 min = 54,504 km/h
2.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 9,598 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 17,177 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 20,260 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 20,592 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 21,057 s
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 23,274 s
11.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 41,150 s
17.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.13,477 min
25.	Lion Florian (D)	KTM	18	+ 1.45,532 min

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MX2

Maggiora (I): 4. Juli, 3. WM-Lauf, Wetter: starker Regen, 22 Grad. **2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	34.43,918 min = 53,795 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 3,433 s
3.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	18	+ 5,691 s
4.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	18	+ 8,375 s
5.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 10,306 s
6.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 10,922 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 13,680 s
8.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 24,458 s
22.	Michael Sandner (A)	KTM	18	+ 1.23,181 min
27.	Lion Florian (D)	KTM	18	+ 1.37,862 min

WM-STAND MX2

1.	Mattia Guadagnini	113 Punkte
2.	Maxime Renault	111
3.	Ruben Fernandez	108
4.	Mathys Boisrame	105
5.	Roan van de Moosdijk	99
6.	Thibault Benistant	80
7.	René Hofer	79
8.	Simon Längenfelder	70
20.	Lion Florian	13
25.	Michael Sandner	8

1.	KTM	140 Punkte
2.	Yamaha	124
3.	Kawasaki	113

Speedway-EM Danzig

Es wartet der Showdown

Die Dänen fuhren beim dritten SEC-Lauf ein überragendes Rennen. Kein Pole konnte das Finale erreichen. Kai Huckenbeck wurde Zehnter.

Von: **Andreas Fahldiek**

Piotr Pawlicki ist der Verlierer dieser dritten Runde der Speedway-EM. Der Pole kam mit fünf Punkten Vorsprung als Führender in der Gesamtwertung nach Danzig. In den Vorläufen erreichte er zehn Punkte. Nach Anzahl der Laufsiege und des direkten Vergleichs mit Daniel Bewley konnte sich der Pole nicht für den Last-Chance-Heat qualifizieren.

Bartosz Smektala und Patryk Dudek hatten in diesem Hoffnungslauf keine Chance gegen Leon Madsen und Bewley. Das Finale wurde somit erstmals in dieser Serie ohne polnische Beteiligung gefahren! Mikkel Michelsen und Madsen lieferten sich einen fulminanten Zweikampf, in dem die Führung viermal wechselte! Schlussendlich siegte Michelsen verdient. Robert Lambert kam zu langsam aus den Bändern und konnte der Konkurrenz nicht folgen. Der Titelverteidiger schloss seine Vorläufe als Bester fast fehlerlos ab. Besonders die Art und Weise, wie er seine Punkte herausfuhr, war sehenswert – kein Vergleich zu seinen beiden ersten EM-Rennen.

Kai Huckenbeck wirkte in Danzig nicht so spritzig wie in den beiden Rennen zuvor. An der Bahn kann es nicht gelegen haben. Denn die war trotz des tagelangen Regens optimal präpariert und ließ wider Erwarten etliche, teils spektakuläre Überholvorgänge zu.

Das Training wurde wegen der Witterung nicht gefahren. Wieder dabei war Nicki Pedersen. Er gewann seinem ersten Lauf souverän, musste das Rennen aber vorzeitig beenden wegen zu starker Schmerzen in seinem verletzten Knie.

Im letzten Rennen kommenden Samstag in Rybnik kommt es zum großen Showdown zwischen den beiden Punktgleichen, Michelsen und Pawlicki. Madsen liegt nur zwei Punkte zurück. ■



ONE SPORT

Neuer EM-Leader: Mikkel Michelsen, punktgleich mit Piotr Pawlicki

SPEEDWAY-EM

3. Finale Danzig (PL): 3. Juli

1.	Mikkel Michelsen (DK)	12+3	Pkt.
2.	Leon Madsen (DK)	11+2	
3.	Daniel Bewley (GB)	10+1	
4.	Robert Lambert (GB)	13+0	
5.	Patryk Dudek (PL)	10	
6.	Bartosz Smektala (PL)	10	
7.	Piotr Pawlicki (PL)	10	
8.	Sergej Logachev (RUS)	9	
9.	Andrzejs Lebedevs (LV) 7	3	
10.	Kai Huckenbeck (D)	6	

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 4 Rennen

1.	Mikkel Michelsen	39	Pkte.
2.	Piotr Pawlicki	39	
3.	Leon Madsen	37	
4.	Patryk Dudek	33	
5.	Daniel Bewley	31	
6.	Robert Lambert	26	
7.	Bartosz Smektala	25	
8.	Kai Huckenbeck	23	
9.	Sergej Logachev	20	
10.	Vaclav Milik (CZ)	20	

US-Pro Motocross-Meisterschaft Buchanan

Abflug statt Podium

Dylan Ferrandis (Yamaha) gelang mit dem Tagessieg in Red Bud ein großer Schritt in Richtung Titel. Eli Tomac (Kawasaki) und Aaron Plessinger auf der Werks-Yamaha folgten auf den Plätzen, während Honda-Pilot Ken Roczen durch einen heftigen Abflug das sichere Podium verpasste.

Von: **Frank Quatember**

Der Klassiker am Independence Day bot eine fantastische Kulisse für Runde 4 der US-Meisterschaft. Beide Rennen der 450er-Klasse waren äußerst intensiv, und hochverdient fuhr der Franzose Dylan Ferrandis seinen dritten Tagessieg ein. Der erste Lauf begann mit dem Holeshot von Plessinger, der nach etwa zehn Minuten vom stark fahrenden Ken Roczen passiert wurde. Im Schlussdrittel des Rennens kämpften sich die Yamaha-Stars bis an das Hinterrad des Deutschen. Ferrandis, deutlich schnellster Pilot, ging nun volles Risiko. Zuerst war der Teamkollege fällig, drei Runden vor Schluss wurde Roczen vom Franzosen mit einem herrlichen Manöver kassiert. Nach Rennschluss sanktionierte die AMA „Springen bei Rot-Kreuz-Flagge", Roczen bekam zwei Punkte, Ferrandis einen abgezogen.

Auch Lauf 2 startete mit dem Holeshot für Aaron Plessinger, dahinter konnten sich Eli Tomac und Ken Roczen einreihen. Die Luft brannte, als Tomac aggressiv die Spitze übernahm und Roczen im Duell gegen Ferrandis spektakulär abflog. Doch Glück im Unglück: Kenny konnte unverletzt weiterfahren und noch Platz 6 ins Ziel bringen. Tomac gewann zwar den Lauf, doch der Mann der Stunde war Dylan Ferrandis: „Ich wollte auch Lauf 2 unbedingt gewinnen, doch Tomac war stark. Ein Traum von mir ist wahr geworden, in Red Bud zu gewinnen!" ■



YAMAHA

Mann der Stunde: Dylan Ferrandis

US-PRO MOTOCROSS

Buchanan (USA): 3. Juli

1.	Dylan Ferrandis (F), Yam.	1-2
2.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	4-1
3.	A. Plessinger (USA), Yam.	3-3
4.	Ken Roczen (D), Honda	2-6
5.	Christian Craig (USA), Yam.	5-5
6.	Chase Sexton (USA), Honda	6-4
7.	Cooper Webb (USA), KTM	7-9
8.	Justin Barcia (USA), GasGas	9-8
9.	Joey Savatgy (USA), KTM	10-10
10.	B. Hartranft (USA), Suzuki	11-13

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 4 von 12 Rennen

1.	Dylan Ferrandis	179	Pkte.
2.	Ken Roczen	165	
3.	Aaron Plessinger	143	
4.	Chase Sexton	132	
5.	Eli Tomac	129	
6.	Justin Barcia	121	
7.	Adam Cianciarulo	116	
8.	Christian Craig	104	
9.	Cooper Webb	102	
10.	Marvin Musquin	90	



Er kann es noch: Für Max Nagl war der Start die halbe Miete

ADAC

Schlamm Max-imalist

Max Verstappen siegte am Sonntag in der Formel 1 und Max Nagl, jahrelang Deutschlands bester Motocrossfahrer, gewann bei seinem Comeback die ersten zwei Läufe der ADAC MX Masters in Bielstein. Das dritte Rennen wurde nicht mehr gestartet.

Von: **Thomas Schiffner**

Seine größten Erfolge liegen zwölf und mehr Jahre zurück. Doch bei seinem Masters-Comeback am Wochenende in Bielstein zeigte Max Nagl, dass er auch mit 33 Jahren noch mit den Besten mithalten kann. Das erste von sechs geplanten Masters-Rennen kollidierte mit dem MXGP in Maggiora, sodass keine WM-Gastfahrer am Start waren. Allerdings konnte Ex-MX2-Weltmeister Jordi Tixier (als Einziger) Max Nagl in Bielstein das Leben schwermachen.

Der erste der drei geplanten Läufe fand noch bei eitel Sonnenschein am Samstag statt. Nagl, der die Masters und die tschechische Meisterschaft für das tschechische Team Krettek-Haas von Vaclav Haas bestreitet, fuhr von der Pole-Position einen Start-Ziel-Sieg drei Zehntel vor Tixier (Sarholz-KTM) heraus. Teilzeit-MXGP-Fahrer Tom Koch (Kosak-KTM) war als Dritter bereits weit abgeschlagen.

Starkregen zum Start

Rekord-Masters-Gewinner Dennis Ullrich zeigte sich bereits in guter Nach-Corona-Form und fuhr am Letten Karlis Sabulis vorbei auf Platz 4.

Die Masters-Läufe 2 und 3 waren für Sonntagmittag geplant, doch genau zum Start von Moto 2 setzte ein heftiger Gewitterregen ein. Nach wenigen Runden musste wegen der überschwemmten Strecke abgebrochen werden. Die Fahrer wollten zunächst nicht mehr starten, die Rennleitung überzeugte sie jedoch, eine intensive Streckenpräparierung abzuwarten.

Um 15:16 Uhr konnte erneut gestartet werden, jedoch über die verkürzte Distanz von 13 Runden. Auch im Schlamm fuhr Nagl vom Start weg allen davon. Sabulis, letztes Jahr Zweiter der Masters-Wertung, kam im Nassen so richtig in Fahrt und fuhr mit Platz 2 auf den dritten Gesamtrang.

Dennis Ullrich, letztes Jahr verletzt, musste seine dritte Position schon bald an den Franzosen Tixier abgeben, der damit Zweiter in der Tageswertung und in der ersten Punktetabelle wurde. Dennis Ullrich kam auf Platz 5, während Tom Koch durch einen Brillenwechsel Zeit verlor und auf Rang 9 zurückfiel.

Mit Tanel Leok fuhr ein weiterer ehemaliger GP-Fahrer auf die Plätze 19 und 10. Dass der dritte Lauf auf der ausgefahrenen Bahn nicht mehr gestartet werden konnte, darüber herrschte schnell Einigkeit.

„Ich bin wirklich zufrieden", resümierte Nagl. Zu Lauf 1 sagte er: „Mein Start war schon die halbe Miete. Doch Jordi war von Anfang an hinter mir und hat das ganze Rennen Druck gemacht. Das Rennen hat Spaß gemacht und war für die vielen Zuschauer an der Strecke sicherlich super anzuschauen." Für Daheimgebliebene übertrug der ADAC alles im Livestream. ■

MX MASTERS

Bielstein (D), 3. Juli, 1. Lauf

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	29.09,851 min
2.	Jordi Tixier (F), KTM	+0,347 s
3.	Tom Koch (D), KTM	+32,990 s
4.	Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+49,827 s
5.	Karlis Sabulis (LV), Husqv.	+52,663 s
6.	Cyril Genot (B), KTM	+55,144 s
7.	Jeremy Delincé (B), Honda	+58,888 s
8.	Nathan Renkens (B), KTM	+1.00,524 m
9.	Mike Stender (D), Yamaha	+1.04,141 m
10.	Stefan Ekerold (D), Husqv.	+1.06,680 m

Bielstein (D), 4. Juli, 2. Lauf

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	25.43,765 min
2.	Karlis Sabulis (LV), Husqv.	+20,6145 s
3.	Jordi Tixier (F), KTM	+32,499 s
4.	Jeremy Delincé (B), Honda	+46,578 s
5.	Dennis Ullrich (D), Husqv.	+47,125 s
6.	Toms Macuks (LV), KTM	+1.00,230 min
7.	Nico Koch (D), Yamaha	+1.02,545 min
8.	Stefan Ekerold (D), Husqv.	+1.05,057 min
9.	Tom Koch (D), KTM	+1.05,967 min
10.	Tanel Leok (EST), Honda	+1.09,255 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Rennen

1.	Max Nagl	50 Punkte
2.	Jordi Tixier	42
3.	Karlis Sabulis	38
4.	Dennis Ullrich	34
5.	Tom Koch	32
6.	Jeremy Delincé	32
7.	Cyril Genot	24
8.	Stefan Ekerold	24
9.	Toms Macuks	23
10.	Mike Stender	19

NACHRICHTEN

120. BOU-WM-SIEG

Toni Bou ist wieder der Alte: Der Katalane gewann den dritten WM-Lauf in Charade (F), nachdem er zuletzt dem Japaner Fujinami unterlegen war. Der Titelverteidiger sicherte bei starkem Regen klar seinen 120. WM-Sieg vor dem Italiener Matteo Grattarola und seinem Landsmann Adam Raga. Bou führt mit 57 Punkten vor Raga (47) und Grattarola (43).

DOPPELSIEG FÜR SCHMIDT

Den zweiten Supermoto-IDM-Lauf auf dem Schleizer Dreieck gewann genauso souverän wie den Saisonauftakt in Wittgenborn Vizeweltmeister Marc-Reiner Schmidt. Der Meckenbeurer lag im 1. Lauf vor dem Schweden Gustafson und Peter Banholzer, in Moto 2 vor Jan Deitenbach und dem Dänen Vilhelmsen. Obwohl der WM-Spitzenreiter die Tabelle klar vor Deitenbach anführt, ist ihm der Titel nicht sicher, da WM und italienische Meisterschaft für Schmidt Vorrang haben.

NÄCHSTE NIEDERLAGE FÜR WITTSTOCK

Die Wölfe Wittstock wurden auch bei ihrem Auswärtsrennen in Rzeszow mit einer 28:62 Niederlage demontiert und warten weiter auf den ersten Sieg in der 2. polnischen Speedway-Liga. Matic Ivacic war Topscorer der Brandenburger mit 12 Punkten. Landshut pausierte am Wochenende.

US-SUPERCROSS OHNE WM-PRÄDIKAT

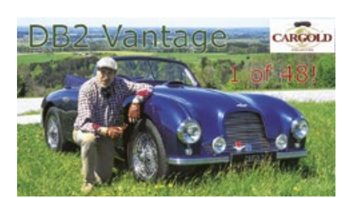
Der amerikanische Supercross-Promoter Feld hat den seit 2002 laufenden Vertrag mit der FIM, demzufolge die US-Rennen als Weltmeisterschaft laufen, gekündigt. Ab Januar 2022 wird die weltgrößte SX-Serie nur noch eine AMA-Meisterschaft sein. Begründet wird der Schritt mit den Auswirkungen von Covid-19. Ob sich die Rückstufung auf das Engagement der Werksteams auswirkt, ist noch unklar.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1953 Aston Martin DB2 Vantage DHC, der letztgebaute! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

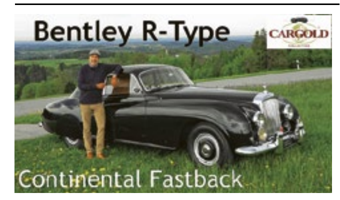


1977/89 Aston Martin V8 Volante, gepflegt… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Bentley



FLYING SPUR, Vollausstattung. Bestzustand, Privatverkauf aber Test, Service, Garantie, alles neu bei Bentley 2017, 21800 km, 114.500,- €. Tel. 0172/8667555



1953 Bentley R Type Continental Fastback, siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1955 Bentley S1 Continental Park Ward Cabriolet, siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



GT Supersports V12 Bi-Turbo Individual, EZ 03/2011, 65000 km, 463 kW (629 PS), top Zustand, Inz. mögl., 119.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56730

BMW



1999-2002 BMW Z8 Alpina … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



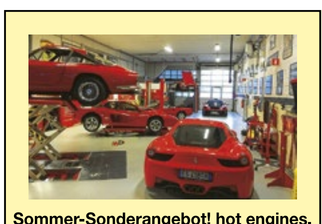
1937 BMW 328 Roadster, Originalfahrzeug! € 649.500,-. Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Ferrari

Testarossa, 3/87, im Besitz seit 1988! Felgen Zentralverschluss, rot/schwarz, neue Reifen, leichter Frontschaden 1990 rep., 138000 km, Zustand 2, VB 104.700,-, v. privat. Tel. 089/2711884, 0160/6358773



1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, 1A! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Sommer-Sonderangebot! hot engines. Ihre Ferrari Werkstatt in Bozen (Südtirol) 55,- € Stundensatz. T. 0039/3334004120, Alex, www.hotengines.it H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. …
70162 Stuttgart

Mercedes



1969/71 Mercedes 280 SE 3,5 Cabrio, in gutem Zustand gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006,www.cargold.com H



SL 350 AMG Line, 63000 km, 225 kW (306 PS), grau, Leder nappa, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., Start-Stop-Funktion, Rückfahrkamera, Sitzklima, 7 G-Tronic, Harman-Surround, 2. Rädersatz, VB 47.300,- €. 70734 Fellbach, 0170/9172064



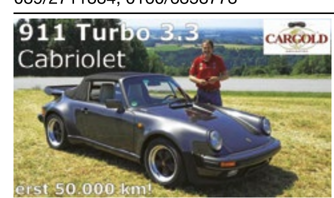
1976 Mercedes 280 SE, neuwertiger Zustand! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1954 Mercedes-Benz 300 S Roadster, dt. Erstauslieferung, aufwendig restauriert. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. oHG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49(0)5202/72000, www.axelschuette.de, E-Mail: info@axelschuette.de H

Porsche

Macan S Diesel, 5/16, Vollausstg., Standhzg., AHK, RS Spyder Felgen, 42700 km, ACC, Leder beige, VPR/V grau, Motortuning, unf.frei, VB 52.300,-. Tel. 089/2711884, 0160/6358773



1989 Porsche 930 Turbo Cabrio, 5-Gang, deutsch! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1989 Porsche 911 Speedster Schmalversion, erst 62.000 km! Erstklassig Original! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1954/65 Porsche 356 Speedster und 356 SC Cabriolet, Zustand 1 oder 2 ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de



Verschiedene Marken



Fahren mit 15 Jahren, Führerschein AM, Microcar Due, 08/2019, 10500 km, Airbag, 45 km/h, Scheckheft. Tel. 0208/94135913, zu Bürozeiten, Hr. Kammann

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56744



Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 25. Juli 2021, www.amc-burgau.de



Versicherungen







MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 30/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Keine Masken, keine Abstandsregeln: Die „Orange Army" unterstützte Max Verstappen in Spielberg wie in alten Zeiten

Völlig überflüssig?

Formel-1-Kommentar MSa 29/2021

Die beste Lösung für das Problem ist der Verzicht auf Reifenwechsel während eines F1-Rennens. Damit würden die taktischen Spielereien am Kommandostand endlich wieder aufhören. Mag ein Reifenwechsel bei einem Langstreckenrennen angebracht sein, so ist er bei einer Distanz von knapp über 300 km völlig überflüssig. In früheren Formel-1-Zeiten wurde doch auch ohne Stopp durchgefahren.

Hans Gabb
per E-Mail

Die Diskussion über flexible Heckflügel konnte man noch verstehen, denn Mercedes hat nun mal keinen so genialen Konstrukteur wie Adrian Newey. Aber eine Mindestzeit für einen Reifenwechsel – sofern von Mercedes angestoßen – ist ein Beweis dafür, wie die Silbernen ticken, sobald ihre grenzenlose Überlegenheit dahin ist! Red Bull hat für diese Saison eindeutig den besseren Job gemacht. Für die Zuschauer gibt es nun endlich nach 2016 wieder mehr als die einsamen Fahrten des Lewis Hamilton an der Spitze! Hoffentlich bleibt es lange spannend!

Karl-Heinz Dreweskracht
D-52477 Alsdorf

Total dilettantisch

50 Todestag: Pedro Rodríguez MSa 29/2021

Ich bin Ihrer Zeitung MSa sehr dankbar, dass Sie den 50. Todestag von Pedro Rodríguez nicht vergessen haben. Ich stand damals als 14-Jähriger mit einem Schulfreund ganz in der Nähe. Die Löschversuche waren, wie in der damaligen Zeit üblich, total dilettantisch. Es gibt genügend Fotos, die einen Mann vom MSC Nürnberg im Poloshirt zeigen, der aus großer Entfernung mit einem Handfeuerlöscher versucht zu löschen. Aus dem brennenden Wrack wurde Pedro Rodríguez von einem Mitarbeiter des Abschleppunternehmens Viehmann geborgen. Nach der Reinigung der Strecke wurde das Rennen neu gestartet, und erst nach dem Rennende wurde der Tod von Pedro Rodríguez bekannt gegeben.

Peer Wolf
D-96450 Coburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

20. Juli: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw)

12. August: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

30. August: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorrad)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Donnerstag, 08. Juli		
23.45	Silk Way Rallye, Tageshighlights	Eurosport 1
Freitag, 09. Juli		
23.45	Silk Way Rallye, Tageshighlights	Eurosport 1
Samstag, 10. Juli		
07.40	Supercars Townsville, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
15.05	Carrera Cup Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.00	GT Masters Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
22.15	Formel E New York, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
Sonntag, 11. Juli		
04.45	Supercars Townsville, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
06.40	Supercars Townsville, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.00	Carrera Cup Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
11.10	Supercars Townsville, 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
11.00	WTCR Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	WTCR Aragón, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	GT Masters Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
19.15	Formel E New York, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
21.00	NASCAR Cup Series, Atlanta **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Livestream/Internet

Samstag, 10. Juli		
ab 08.15	NLS, 5. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
ab 11.50	ADAC-WE Zandvoort, alle Rennen **LIVE** auch: www.adac.de/motorsport	nitro-tv.de
ab 13.55	Formel E New York, alle Sessions **LIVE**	ran.de
ca. 16.50	Le Mans Cup Monza, Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 11. Juli		
ab 08.15	NLS, 6. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	www.vln.de
ab 09.10	ADAC-WE Zandvoort, alle Rennen **LIVE** auch: www.adac.de/motorsport	nitro-tv.de
ca. 10.50	European Le Mans Series, 4h Monza **LIVE**	YouTube
ab 13.10	Formel E New York, alle Sessions **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02.–11.07.	Cross-Country-WM, Silk Way Rally	RUS/MNG
10./11.07.	ADAC GT Masters/GT4/F4, Zandvoort	NL
10./11.07.	Porsche Carrera Cup, Zandvoort	NL
10./11.07.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 5./6. Lauf	D
10./11.07.	International GT Open, Hungaroring	H
10./11.07.	Formel E, New York	USA
10./11.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Atlanta	USA
10./11.07.	Supercars Australien, Townsville	AUS
11.07.	Tourenwagen/WTCR, Aragón (+ Pure ETCR)	E
11.07.	European Le Mans Series, Monza	I

Motorrad

02.–11.07.	Rallye-WM, Silk Way Rally	RUS/MNG
09./10.07.	2. poln. Speedway-Liga, Wittstock	D
10.07.	Speedway-EM-Finale 4, Rybnik	PL
10.07.	Speedway-Team-Cup, Stralsund	D
10.07.	US-Motocross, Southwick	USA
11.07.	Hard Enduro WM, Abestone	GB
11.07.	Sandbahnrennen Mulmshorn	D
13.07.	Langbahn-WM, Marmande	F

Vorschau



MOTORSPORT IMAGES

Formel E in New York: Elektro-Spektakel vor der Skyline von Manhattan


ADAC

ADAC GT Masters in Zandvoort: Sportwagen-Action in den Nordseedünen



NLS

Nürburgring Langstrecken-Serie: Das große Doppel-Event mit den Läufen 5 und 6


ACEVEDO

Motocross-WM in Kegums: Heiße Duelle auf lettischem Sandboden